

Cour de France
-48

NUMÉRO SPÉCIAL



20
PAGES

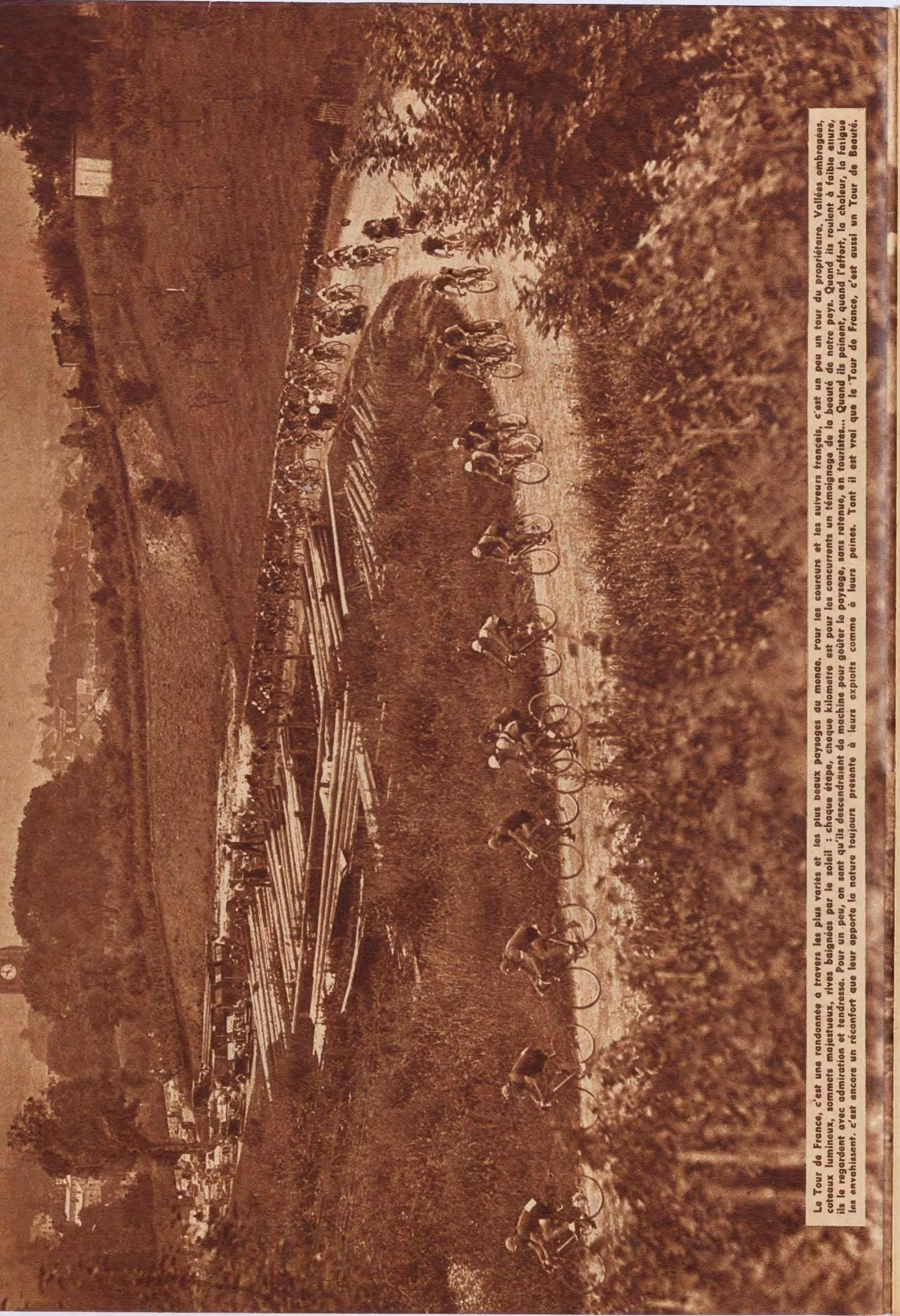
SUPPLÉMENT
ÉDITÉ PAR

But CLUB
et

L'HEBDOMADAIRE
DU SPORT

25^{frs}

Le Tour de France, paysage de France



Le Tour de France, c'est une randonnée à travers les plus variés et les plus beaux paysages du monde. Pour les coureurs et les suiveurs français, c'est un peu un tour du propriétaire. Vallées ombragées, coteaux lumineux, sommets majestueux, rives baignées par le soleil : chaque étape, chaque kilomètre est pour les concurrents un témoignage de la beauté de notre pays. Quand ils roulent à faible allure, ils le regardent avec admiration et tendresse. Pour un peu, on sent qu'ils descendraient de machine pour goûter le paysage, sans retenue, en touristes... Quand ils peinent, quand l'effort, la chaleur, la fatigue les envahissent, c'est encore un réconfort que leur apporte la nature toujours présente à leurs exploits comme à leurs peines. Tant il est vrai que le Tour de France, c'est aussi un Tour de Beauté.

Vers la Noël 1902, Henri Desgrange me glissa à l'oreille :

“ QUE DIRIEZ-VOUS D'UN TOUR DE FRANCE CYCLISTE ? ”

SECRÉTAIRE général de « L'Auto » durant près d'un quart de siècle, notre confrère et ami Jacques May, auteur de l'article ci-dessous, est certainement l'homme qui connut le mieux Henri Desgrange, dont il fut à la fois le collaborateur fidèle et l'ami éprouvé. Nul n'était donc plus qualifié que lui pour évoquer la naissance du Tour de France, cette merveille sportive, à laquelle Henri Desgrange, H. D., comme on l'appelait familièrement, avait apporté tous ses soins. Et Jacques May a très volontiers consenti à le faire, rappelant ici, avec sa philosophie souriante, des vieux souvenirs qui ne manqueront pas, nous en sommes sûrs, de passionner les sportifs français.

HENRI DESGRANGE, le Tour de France : nul ne s'aviserait plus aujourd'hui de dissocier le nom de l'épreuve-maîtresse et le nom de son créateur. La justice intégrale, cependant, veut qu'on le rappelle : le créateur du Tour approchait déjà de la quarantaine lorsque, pour la première fois, il lança les coureurs sur les six étapes du tour initial. Henri Desgrange, en effet, avait alors entamé sa trente-neuvième année ; il avait eu le temps déjà de montrer, il avait montré, quel homme il était. Né dans une famille de la petite bourgeoisie parisienne, il avait fait son droit, pris ses grades et, afin d'étudier la procédure pratique, était entré en qualité de clerc chez un avocat des environs de la place de Clichy. C'est à ce moment que le démon se saisit de lui : le sport allait transformer, développer, bouleverser, exalter toute sa vie, le sport cycliste d'abord. Quelques essais heureux à bicyclette l'avaient orienté vers l'entraînement ; il décida de s'attaquer aux records qui correspondaient à ses dispositions, à ceux notamment qui opposent au temps et à la distance.

L'HOMME, TOUT SEUL, CONTRE LE TEMPS

L'homme, l'homme tout seul. C'est ainsi qu'il figure en tête des recordmen du kilomètre, départ arrêté sans entraîneur (1' 37"), des 10 kilomètres sans entraîneur (16' 54"), de l'heure sans entraîneur (35 km. 325), performances établies le 11 mai 1893, en qualité d'amateur, membre de l'A. Vélocipédique d'amateurs, au vieux vélodrome Buffalo, à Neuilly, rue Delaizement (piste de 333 m. 33).

Quelques mois plus tard, le 1^{er} août 1893, il établit le record des 50 kilomètres sur piste, sans entraîneur (1 h. 30' 56") et le mois suivant, le 14 septembre, il ouvre de nouveau une page dans le grand livre fédéral par son record de six heures sur piste sans entraîneur (183 km. 240).

Trois semaines s'écoulaient, et cette fois, derrière entraîneur (bicyclette ou tandem), Desgrange bat le record des six heures sur piste (99 km. 965), qui appartenait à Jules Dubois : il l'éleva à 204 km. 550 (3 octobre 1893, Buffalo).

SUR UN TROIS-ROUES

Définitivement conquis par la petite machine d'acier, Henri Desgrange tire déjà le fruit de son expérience, publie des articles dans la *Bicyclette* et dans *Paris-Vélo*, écrit son fameux traité d'entraînement « La Tête et les Jambes », abandonne la procédure et va diriger un vélodrome à Bordeaux. Le tri-cyclette l'intéresse. Ayant battu autour de Longchamp le record des 100 kilomètres avec entraîneur (3 h. 5' 27"), il bat son propre record sur la piste bordelaise de Mondésir y couvrant ces 100 kilomètres en 2 h. 41' 58" ! record qui, depuis le 25 août 1895, attend encore d'être amélioré.

Le retour de Henri Desgrange à Paris ne tarde pas. Il avait rencontré par hasard et apprécié à un tel point M. Victor Goddet, père de l'actuel directeur général de l'Équipe, qu'il l'avait associé pour la vie à toutes ses entreprises. Avec lui, Desgrange construit le Parc des Princes (666 m. 666) ; avec lui, il fonde le Bureau Central de Publicité ; avec lui, enfin, il va créer l'Auto-Vélo (1900), qui deviendra l'Auto, et non seulement permettra de naître au Tour de France, mais fera du Tour, en un

Un mois plus tard, il annonçait officiellement la création du Tour, avec 20.000 francs de prix, et un droit d'inscription pour les concurrents : **20 FRANCS (COURSE ENTIÈRE)... OU 5 FRANCS PAR ÉTAPE !**

tiers de siècle, un des événements du monde qui marquent dans l'année.

LE TOUR : POURQUOI ?

Pourquoi, comment : le Tour de France ? La genèse mérite d'en être retracée.

Entre le *Vélo*, premier en date des quotidiens de sport et déjà tout puissant, avec ses neuf ans d'âge, — et le nouvel *Auto-Vélo* ardent, actif, fait pour le combat, ce fut en effet une lutte impitoyable. Le *Vélo* disposait de la plupart des grandes courses et veillait à cette quasi-unanimité.

Dès que l'Auto-Vélo tentait de fonder une épreuve, le *Vélo* s'efforçait de tuer le projet dans

par Jacques MAY

l'œuf, d'en retarder la réalisation, de le devancer, de faire la même chose, plus vite et avec plus de retentissement.

Henri Desgrange, selon sa coutume, travaille, parle peu et médite.

Vers Noël 1902, il prend à part celui qui écrit les présentes lignes :



★ HENRI DESGRANGE, LE PÈRE DU "TOUR" ★

Sur cette machine dont le guidon, le cadre et la fourche n'ont que de lointains rapports avec ceux dont se servent nos champions d'aujourd'hui, Henri Desgrange pose pour le photographe. Nous sommes en 1893, sur la piste du stade Buffalo où Desgrange vient d'établir le premier record du monde de l'heure, sans entraîneurs, avec 35 km. 325. A cette époque, Desgrange faisait figure de précurseur, presque d'utopiste. Pourtant, un an plus tard, un autre Français, Dubois, s'attaquait à ce premier record du monde, et le battait. L'idée d'Henri Desgrange était lancée. Celle du Tour de France devait faire plus de chemin encore...

— Dites donc, mon vieux, que diriez-vous d'un Tour de France cycliste ? Le *Vélo* ne pourra tout de même pas prétendre organiser mieux, ou plus grand ! Réfléchissez-y. Et motus. On va mûrir cela.

Mûrir ? Aura-t-on le temps ? Les événements se précipitent. Les tribunaux, à la requête du *Vélo*, interdisent à son rival de continuer à porter le titre d'Auto-Vélo, le terme « vélo », selon le jugement, n'étant pas du fonds commun de la langue française. Le *Vélo* triomphe ; l'Auto-Vélo, sans barguigner, enregistre l'arrêt et s'y conforme : il paraît le 15 janvier avec son titre habituel ; le 16, il a obéi, s'est amputé du terme interdit et désormais, plus de quarante années durant, se nommera l'Auto, sans plus.

Le mouvement que suscitent ces incidents bénéficie à l'Auto qui sait en tirer promptement parti. Le 16, donc, il inaugure son nom nouveau ; le lendemain 17 janvier, il publie le calendrier de ses organisations pour 1903, dont quatre épreuves cyclistes : l'une d'elles est annoncée en ces termes mystérieux et prometteurs :

« ... une grande course cycliste sur route d'un intérêt tel que nous y reviendrons ces jours-ci. » Desgrange, tout en ménageant ses effets « mûrissait » l'œuvre, la bâtissait en secret.

VINGT MILLE FRANCS-OR 1903...

Le surlendemain, le 19 janvier, un lundi, jour de tirage accru, en première page, première colonne, déplaçant même et reportant plus loin le chef-d'œuvre hebdomadaire de Henry Kistemaekers *L'apprentissage de lord Will*, un article composé en caractères italiques de huit ou neuf points annonce le Tour de France, proclame le total colossal des prix : vingt mille francs, mais 20.000 francs d'une époque où les œufs coûtaient douze sous la douzaine, où l'on avait pour un sou un joli bouquet de violettes. Calculez à cette échelle ce que représenterait en francs d'aujourd'hui la dotation du Tour de France 1903 !

LA FIN DES ENTRAÎNEURS

La sensation est grande. L'Auto se hâte de l'entretenir, cependant que Desgrange poursuit la rédaction du règlement : le 24 janvier, huit jours après le changement de manchette, les constructeurs obsédés par la question de l'entraînement, fort onéreux, et qui provoquait une concurrence ruineuse, peuvent pousser un soupir de soulagement : l'Auto fait savoir que le Tour se disputera sans entraîneurs. Et le 25, le règlement est publié, le premier des règlements du Tour. L'épreuve y est prévue pour une durée de cinq semaines : du 31 mai aux 4 et 5 juillet. Six étapes, deux journées par étape et repos de plusieurs jours entre chaque étape : Paris-Lyon (31 mai-1^{er} juin), Lyon-Marseille (5-6 juin), Marseille-Toulouse (12-13 juin), Toulouse-Bordeaux (20-21 juin), Bordeaux-Nantes (27-28 juin), Nantes-Paris (4-5 juillet).

Plus d'entraîneurs, donc, sauf dans la dernière étape où demeurent toutefois proscrits les engins mécaniques et les machines à plusieurs places (tandems, triplétes, etc.).

Des prix sont attribués à chaque étape : le premier atteint, dépasse parfois le billet de 1.000 francs. Au classement général, Tour achevé : 3.000, 2.000, 1.200 francs, etc...

UNE ŒUVRE CONTINUE

Les engagements étaient reçus à dater du 1^{er} mai et devaient être accompagnés d'un droit d'inscription : 20 francs pour la course entière... ou 5 francs par étape.

Que l'on n'aille point sourire de ces dispositions d'origine. Elles témoignent du souci de prudence, d'ordre, de netteté sportive, de loyauté dans la compétition, qui inspirèrent incessamment le père du Tour, en dépit des modifications que les nécessités ou l'expérience vinrent tout de suite, et toujours, imposer. Saluons la clairvoyance de ce texte tout neuf où se trouve notamment un article interdisant au coureur « toute exhibition dans les vingt-quatre heures suivant l'arrivée ».

Eh ! certes, il fallut vite composer : l'histoire du Tour, en réalité, résume un duel continu entre les nécessités pratiques, reconnues à l'usage, et la volonté de l'organisateur pour une pure et loyale confrontation des routiers. Les successeurs d'Henri Desgrange, mus par des préoccupations aussi louables, se heurtent à des obstacles — comme il en rencontra jadis ; c'est leur adresse et c'est leur honneur que de résoudre les difficultés dans l'esprit qui assure la gloire du Tour, comme il a fait celle de son créateur.

LE "TOUR" 1948 A ÉTÉ CONÇU PAR CES HOMMES

C'EST dans le bureau de notre confrère Jacques Goddet, à l'Equipe, qu'est né le Tour de France 1948. C'est autour d'une grande table de conseil qu'il a été « construit » patiemment, jour après jour, des mois durant. Les plus infimes détails y ont été étudiés. Les décisions les plus importantes y ont été prises. Jacques Goddet, directeur du Tour, héritier d'Henri Desgrange a retrouvé à ses côtés, trois fois par semaine, au moins, depuis janvier, les membres de son état-major : ses deux directeurs adjoints, Charles Joly et Félix Lévitan, ses deux commissaires généraux : Robert Letorey et le colonel Beaupuis, son secrétaire général : Jean Garnault, et fréquemment son directeur sportif, Henri Manchon.

A mesure que les séances de travail s'ajoutèrent aux séances de travail, on vit grossir les dossiers. Le Tour exige, en effet, une correspondance colossale. Et c'est par milliers que des lettres furent reçues ou expédiées, par les organisateurs de la « grande boucle », désireux de ne rien laisser au hasard.

Le tracé de l'itinéraire 48, surtout, a retenu leur attention. Avant de donner au parcours sa forme définitive, il leur fallut attendre la reconnaissance, hectomètre par hectomètre, accomplie en voiture, pendant deux mois, par le colonel Beaupuis. Ici, c'était une route en mauvais état. Là, un passage à niveau redoutable. Plus loin, une traversée de ville dangereuse. Et le problème du logement n'a pas été le moins inquiétant...

Aujourd'hui, tout est au point.

Le 35^e Tour de France peut prendre la route. Il ne lui manque plus un bouton de guêtre...

Charles JOLY

Directeur du Parc et du Vel' d'Hiv', directeur adjoint du Tour, Ch. Joly a réuni des dossiers volumineux.

Jean GARNAULT

Secrétaire général du Tour, il a établi les itinéraires et « découvert » de nouveaux cols à gravir.

Colonel BEAUPUIS

Commissaire général, le colonel Beaupuis a reconnu le Tour. Est le grand responsable du logement.

Jacques GODDET

Directeur de l'« Equipe » et directeur du Tour, J. Goddet a présidé les conférences et étudié tous les rapports présents.

Félix LÉVITAN

Chef des services sportifs du « Parisien libéré », notre rédacteur en chef est directeur adjoint. Il s'est passionné pour les problèmes sportifs.

Robert LETOREY

L'ancien directeur général de Montlhéry, est l'autre commissaire général du Tour. Il en est aussi le véritable chef du protocole.

21 ÉTAPES ET 4.860 KILOMÈTRES, DE PARIS... A PARIS !

1^{er} Étape, 30 juin - 230 kilomètres

PARIS, ST-CLOUD, ST-GERMAIN, MANTES, VERNON, ROUEN, ELBEUF, PONT-AUDERMER, TROUVILLE

2^e Étape, 1^{er} juillet - 254 kilomètres

TROUVILLE, CAEN, SI-LO, LA HAYE-PESNEL, AVRANCHES, PONTORSON, DOL, DINAN, DINARD (Aérodrome BELLEVUE)

3^e Étape, 2 juillet - 252 kilomètres

DINARD, PLOUBALAY, LAMBALLE, LOU-DEAC, JOSSELIN, PLOERMEL, MALES-TROIT, REDON, HÉRIC, NANTES

4^e Étape, 3 juillet - 170 kilomètres

NANTES, LA ROCHE-SUR-YON, FONTENAY-LE-COMTE, MARANS, LA ROCHELLE

5^e Étape, 4 juillet - 260 kilomètres

LA ROCHELLE, ROCHEFORT, SAINTES, COGNAC, JONZAC, MONTGUYON, LIBOURNE, LANGOIRAN, BORDEAUX

6^e Étape, 5 juillet - 243 kilomètres

BORDEAUX, HOSTENS, ST-SYMPHORIEN, LABRIT, MONT-DE-MARSAN, DAX, PEY-REHORADE, BAYONNE, BIARRITZ

REPOS A BIARRITZ, 6 juillet

7^e Étape, 7 juillet - 220 kilomètres

BIARRITZ, ST-JEAN-PIED-DE-PORT, COL D'OSQUICH, MAULEON, OLORON, LOUVIE-JUZON, COL D'AUBISQUE, LOURDES

8^e Étape, 8 juillet - 258 kilomètres

LOURDES, ARGELÈS, LUZ, BAREGES, COL DU TOURMALET, ST-MARIE-DE-CAMPAN, COL D'ASPIN, ARREAU, COL DE PEYRE-SOURDE, BAGNÈRES-DE-LUCHON, COL DES ARES, COL DE BURET, ST-MARTORY TOULOUSE

REPOS A TOULOUSE, 9 juillet

9^e Étape, 10 juillet - 246 kilomètres

TOULOUSE, ST-JULIEN, COL DE LA VALLÉE, BONNE, BEZIERS, SÈTE, MONTPELLIER

10^e Étape, 11 juillet - 246 kilomètres

MONTPELLIER, LUNEL, NIMES, BEAUCAIRE, TARASCON, AVIGNON, CAVAILLON, AIX-EN-PROVENCE, AUBAGNE, LA BÉDOULE, MARSEILLE

11^e Étape, 12 juillet - 248 kilomètres

MARSEILLE, AUBAGNE, BRIGNOLES, FRÉJUS, CANNES, NICE, MONACO, MENTON, VINTIMILLE, SAN REMO

12^e Étape, 13 juillet - 166 kilomètres

SAN REMO, VINTIMILLE, MENTON, SOSPÈL, TURINI, VENCE, ANTIBES, CANNES

REPOS A CANNES, 14 juillet

13^e Étape, 15 juillet - 271 kilomètres

CANNES, GRASSE, CASTELLANE, COL D'ALLOS, BARCELONNETTE, COL DE VARS, GUILLESTRE, COL D'IZOARD, BRIANÇON

14^e Étape, 16 juillet - 260 kilomètres

BRIANÇON, COL DU GALIBIER, ST-MICHEL-DE-MAURIENNE, ST-JEAN-DE-MAURIENNE, COL DE LA CROIX-DE-FER, GRENOBLE, COL DE PORTE, COL DE CUCHERON, COL DU GRANIER, CHAM-BÉRY, AIX-LES-BAINS

REPOS A AIX-LES-BAINS, 17 juillet

15^e Étape, 18 juillet - 234 kilomètres

AIX-LES-BAINS, ANNECY, COL DE BLUFFY, LA CLUSAZ, COL DES ARAVIS, MÉGÈVE, CHAMONIX, COL DES MONTETS, LE CHATELARD (frontière), COL DE LA FORCLAZ, MONTREUX, LAUSANNE

16^e Étape, 19 juillet - 231 kilomètres

LAUSANNE, LA CHAUX-DE-FONDS, LA CHEMINÉE (douane française), SOCHAUX, BELFORT, ALTKIRCH, MULHOUSE

REPOS A MULHOUSE, 20 juillet

17^e Étape, 21 juillet - 120 kilomètres

MULHOUSE, ENSISHEIM, NEUF-BRISACH, COLMAR, SÉLESTAT, OHNEIM-ESCHAN, STRASBOURG (stade de la Meinau)

(à la montre)

STRASBOURG, HAGUENEAU, BITCHE, METZ

THIONVILLE, FRISANG, LUXEMBOURG, BASTOGNE, WERBOMONT, FRANCORCHAMP, LIÈGE

20^e Étape, 24 juillet - 220 kilomètres

LIÈGE, NAMUR, CHARLEROI, BINCHE, MONS, QUIÉVRAIN (frontière), VALENCIENNES, CYSOING, ROUBAIX

21^e Étape, 25 juillet - 285 kilomètres

ROUBAIX, SECLIN, LENS, LIÉVIN, ARRAS, BAPAUME, ALBERT, AMIENS, BRETEUIL, BEAUVAIS, MÉRU, PONTOISE, ST-GERMAIN, COEUR VOLANT, PARIS

LE TOUR 48 PASSERA PAR LA...



ILS DÉFENDRONT LES TROIS COULEURS



Jean ROBIC

Né le 10 juin 1921, à Conde-les-Vouziers (Ardennes), n'en est pas moins un authentique Breton. Réalisa un exploit unique dans le dernier Tour. Coureur volontaire, il pense qu'il peut rééditer son exploit. Veut être le roi de la montagne.



René VIETTO

Né le 17 février 1914, à Cannes. Le doge de l'équipe. Il connaît le Tour... comme sa poche pour l'avoir disputé sept fois. S'est classé 5^e en 1934, 8^e en 35, 2^e en 39, 5^e en 47. N'a encore jamais réalisé son rêve : remporter l'épreuve.



Emile IDÉE

Né le 19 juillet 1920, à Nouvion (Aisne). Il est bien inutile de présenter ce champion de France. La Presse a assez souvent l'occasion de parler de lui. A placé, cette année, tous ses espoirs dans le Tour où il abandonna l'année dernière.



E. FACHLEITNER

Né le 27 février 1921 à Santa-Dominica (Italie). S'est fait battre d'un souffle par Robic, dans la dernière étape, en 1947. Un homme du Tour cent pour cent, de taille à résister aux meilleurs routiers internationaux sur tous les terrains.



Louis CAPUT

Né le 23 janvier 1921, à Saint-Maur. L'ex-champion de France fit un mauvais Tour l'an dernier. Depuis avril, il est transformé. Vainqueur de Paris-Tours, a été remarquable dans les courses belges. Capable de surprendre en montagne.



L. TEISSEIRE

Né le 11 décembre 1919, à Saint-Laurent-du-Var (A.-M.). Le colosse de l'équipe de France. Est capable de tout, du meilleur comme du pire. C'est pourquoi l'on doute parfois de lui. Ses moyens exceptionnels en font l'équipier rêvé.



Apo LAZARIDÈS

Né le 16-10-1925, à Marles-les-Mines (Pas-de-Calais). Le bras droit de Vietto, à qui il doit toute sa réputation. Vainqueur de la course du « Tour » (Monaco-Paris). Termina 10^e du Tour en 47. Espère faire beaucoup mieux cette fois.



Louis BOBET

Né le 12 mars 1925, à Saint-Méen-le-Grand (I.-et-V.). En dépit de son jeune âge, dispute son deuxième Tour au sein de l'équipe de France. A juré cette fois de ne pas abandonner quoi qu'il arrive. Le départ par la Bretagne lui sourit...



André MAHÉ

Né le 18 novembre 1919, à Lignol (Finistère). N'a jamais enlevé de « classique », mais s'est « placé » maintes fois, cette saison, et a forcé sa sélection. Coureur énergique. André Mahé saura se dévouer pour ses amis de l'équipe tricolore.



C. DANGUILLAUME

Né le 4 juin 1919, à Châteaudun. Un athlète du vélo : 78 kilos pour 1 m. 75. Comme Caput, il s'est imposé pour l'équipe de France. A promis de se surpasser pour faire honneur à la confiance qu'on a placée en lui cette année.



Kléber PIOT

Né le 20 octobre 1920, à Enghien. L'an dernier, il se présenta fatigué au départ. Il a modifié totalement sa façon de faire cette année, prenant le Tour de France comme objectif. Régulier, bon rouleur, bon grimpeur, il se mettra en vedette.



Louis THIÉTARD

Né le 31 mai 1910 à Anzin. Le doge de nos routiers. Il était membre de l'équipe nationale en juillet dernier. Un accident stupide, survenu dans le Critérium National, l'a empêché de courir cette saison. Ce sera son dernier Tour.



Ange LE STRAT

Né le 18 février 1918 à Lignol. Il a remporté cette saison Paris-Clermont-Ferrand. Il a fait, l'an dernier, un Tour de France plein de sagesse et de promesses. Cousin de Mahé avec lequel il eut aimé se retrouver en équipe. Le sort ne l'a pas voulu.



Guy LAPÉBIE

Né le 28 novembre 1916, à Talence. Routier-sprinter, vainqueur des Six-Jours de Paris. Depuis que son frère Roger a remporté le Tour, Guy ne pense qu'à tenter l'expérience. Il ne part pas avec l'idée de gagner, mais entend terminer bien.



Maurice DIOT

Né le 13 juin 1922 à Paris. Routier-sprinter de petite taille, mais possédant de gros moyens physiques. A remporté une étape l'an dernier après avoir beaucoup souffert d'un anthrax à la main durant les deux premières semaines du Tour.



Roger CHUPIN

Né le 30 septembre 1921, à Angers. Un poulain de Julien Prunier. Il possède d'indéniables qualités de grimpeur. Ne fut pas sélectionné l'an dernier à son grand regret. Malchanceux, n'a pas obtenu en 1948 de très bons résultats.



R. GUEGAN

Né le 7 décembre 1921, à Laon. D'origine bretonne, Raymond peut être également considéré comme Parisien. C'est un véritable colosse du vélo. Se brisa malheureusement la clavicule l'an dernier, et fut ainsi éliminé à Luxembourg.



R. GOUSSOT

Né le 31 mars 1922, à Clamart. Délaisse la route au début de la saison pour se lancer dans le demi-fond. Mais revenu à ses premières amours, Raymond gagna deux courses dont Paris-Valenciennes. A le ferme espoir de se distinguer cette année.



J.-M. GOASMAT

Né le 28 mars 1913, à Pluvigner. Tous les sportifs le connaissent. Son nez pointu et ses mollets grêles sont légendaires. Comme beaucoup de ses camarades, a axé entièrement sa saison sur le Tour, où il veut briller une fois encore...



Paul GIGUET

Né le 25 avril 1915, à Bellegarde. Fit un bon Tour en 47 où il se classa 19^e. Son nom fut prononcé pour l'équipe de France, mais les candidats étaient si nombreux... Encore un spécialiste des courses à étapes. Il récupère aisément.



B. GAUTHIER

Né le 22 septembre 1924, à Grenoble. Il eut peut-être, avec un peu de chance, figuré dans l'équipe de France. Premier des étrangers, dans Milan - San Remo (8^e), il brilla encore dans Paris-Roubaix. Une chute interrompit son ascension.



Robert DESBATS

Né le 9 février 1922, à Candéran. Ex-rugbyman, il vint au vélo à l'âge de vingt ans. S'est classé 2^e des championnats de France sur route et de poursuite (amateurs), l'an dernier. Une révélation probable de ce Tour 1948. Partira « gonflé ».



Lucien LAUK

Né le 27 juin 1911, à Paris. L'aîné d'une belle famille de coureurs cyclistes. Blessé accidentellement quelques jours avant le départ du Tour l'an dernier, il dut se recuser. Il prendra cette fois sa revanche sur le sort, soyons-en persuadés.



D. THUAYRE

Né le 12 mars 1924, à Paris. Ne se distingua jamais dans les « classiques » en ligne, mais fut, par contre, toujours surprenant dans les courses par étapes. Possède une volonté farouche. Se refuse toujours à abandonner. C'est un « coriace ».

LE TOUR, MONSTRE ET BIENFAIT...

par Jacques GODDET
Directeur du Tour de France

L'AMI Gaston Bénac, toujours expressif, écrivait récemment : « Le Tour est un monstre ! » Et il expliquait : un monstre bienfaisant, un animal fabuleux dont la taille, la prestance, la force, phénoménales, sont mises à la disposition des bonnes causes.

N'est-ce pas lui qui, moralisant la profession, animant le sport cycliste depuis le début de saison, a conduit sur les routes des coureurs décidés, combattifs, parfaitement préparés, des gars qui ont sacrifié la douceur de vivre aux rigueurs de l'entraînement ?

Le système de la sélection n'a-t-il pas retenti heureusement sur toutes les courses, fournies de partants de qualité, animées, emplies d'un sens profondément humain ?

Le Tour a voulu également servir les efforts, si utiles, des constructeurs attachés à la course, en réveillant la flamme de leurs coureurs, en excitant leur sens du devoir.

N'est-ce pas le Tour, phare fascinant, qui a replacé le cyclisme français au premier plan ?

Ne sert-il pas encore notre pays, ce monstre, en s'offrant aux populations comme un spectacle de fantasmagorie, titanesque, hallucinant, plein de bruits et de couleurs, d'évocations et de mystères, de douleurs consenties et d'héroïsme ? Pour tous ceux qui se penchent à l'écoute, qui fouillent leurs journaux, qui interrogent les photos, n'intervient-il pas comme une grandiose chanson de gestes, l'épopée de nos temps modernes, une distraction de bon aloi, enfin, dont la fructification s'étend dans tous les domaines de la chose publique.

Aurons-nous un beau Tour de France ? Respectant les enseignements de Henri Desgrange, nous croyons lui avoir donné le statut qui convient le mieux à son tempérament, le plus propre à lui éviter les somnolences, les compromissions, les injustices. Nous avons perfectionné l'itinéraire, en cherchant à lui donner une construction sportive et à le rendre efficace. Particulièrement, nous croyons être parvenus à doter la fin de course de ce qui lui est nécessaire pour ne pas redevenir une lamentable procession.

Sur les cinq étapes qui suivent la sortie des Alpes, trois joueront un rôle majeur : 1) la longue étape contre la montre, dont la création, l'année dernière, a fouetté le Tour et, relançant la bagarre, a poussé jusqu'à l'exploit unique de Robic, arrachant la victoire dans les 130 ultimes kilomètres ; 2) la traversée des Ardennes belges pour monter à Liège, profil hirsute, cabossé, pourri de pourcentages féroces ; 3) l'étape pavée, propice aux durs-à-cuir, aux ténaces, aux robustes, susceptibles d'écœurer, en quelques kilomètres, les volontés les mieux trempées. Revanche des hommes du Nord après tant de pays chauds et parfumés, après tant d'ascensions et de descentes infernales...

Magnifiant l'œuvre maîtresse d'Henri Desgrange, nous conduirons le Tour au-delà des frontières ; étapes en Italie, en Suisse, en Belgique, traversée des territoires... monégasques, sarrois, luxembourgeois. Tout comme la France, son Tour doit s'inscrire dans la fraternité européenne et rayonner sur le monde.

J'AI VÉCU LES EXPLOITS ET LES DRAMES DE 22 TOURS DE FRANCE

par Gaston BÉNAC

Le Tour de France est-il un roman, un enchaînement d'exploits, une grande aventure ou plus simplement une suite de courses quotidiennes échelonnées dans le temps, dans la distance, dans la diversité des sites ? Je pencherais vers cette dernière définition si l'on devait ne pas tenir compte du choc moral que provoque autour de cette épreuve et cela, sur des dizaines de milliers d'individus, le plus petit incident de course. Si l'on pouvait aussi ne pas se souvenir de ce lien qui, chaque année, pendant un mois, relie tout un peuple qui en temps normal ne s'intéresse pas du tout au Cyclisme, à deux ou trois douzaines de petits bonshommes, inaperçus la veille et qui, du jour au lendemain, prennent figure de héros nationaux.

Cette psychose Tour de France, mesurant tout ce qui se passe sur 5.000 kilomètres de route, à la taille des hommes créés en un jour par le feuillet de toute la presse, c'est un clerc d'avant de Bordeaux qui la répandit dans le monde en 1903. Henri Desgrange, créateur d'abord, ciseleur de l'idée ensuite, en un mot grand bonhomme du sport, a lancé, on peut le dire, une chose qui, chevauchant entre techniciens et littérateurs, semble souvent échapper aux deux...

L'avons-nous bien... compris ?

Et encore, après avoir suivi 22 Tours de France et être devenu peut-être celui qui a vu devant lui le plus d'efforts dispersés sur les belles routes de France, je m'interroge sur le point de savoir quelle est la vraie figure de ce colosse (j'allais écrire de ce monstre de légende) qui nous dévore tous, qui brûle nos pensées, allume nos enthousiasmes, pour nous laisser souvent hésitants et insatisfaits. L'avons-nous bien compris ? Avons-nous tenu compte des leçons ? Nous ne savons...

Bien sûr, des images restent, de belles images d'ailleurs, comme certains caractères aussi qui ont résisté au temps... L'histoire du Tour de France est celle des hommes bien trempés, des volontaires et, quelquefois aussi, des super-nerveux. Comment s'étonner que ces hommes aient triomphé dans la montagne, là où vivent ceux qui ne craignent ni les intempéries, ni les escalades, ni les descentes vertigineuses vers la vie, vers la vallée.

Les grimpeurs dominent les rouleurs

Sur 34 Tours de France, 9 seulement furent gagnés par des hommes qui n'étaient pas des grimpeurs : Maurice Garin (2 fois), Trousselier (avant l'intervention de la montagne), Lapize, Defraye, Leducq (2 fois), Speicher et Roger Lapébie. Les autres furent l'apanage soit de rouleurs-grimpeurs, tels Petit-Breton, François Faber, Garrigou, Thys, Henri Pélissier, Lucien Buysse, Nicolas Frantz, Dewaele, Magne, Romain Maes, soit par de vrais grimpeurs, tels René Pottier, Lambot, Scieur, Bottechia, Sylvère Maes, Gino Bartali, Robic.

Et, aux places d'honneur, depuis 1919, nous trouvons de nombreux grimpeurs : Heughebaert, Christophe, Lucotti, Aymo, Vervaecke, Pancéra, Cosson, Vietto, Cardona, Visser, Brambilla, Ronconi...

Si je songe aux caractères, aux tempéraments, les super-nerveux, les Petit-Breton, les Henri Pélissier, les Vietto ne constituent qu'une infime minorité à côté des endurants sur lesquels la fatigue ne semblait avoir aucune prise tels Thys, Lambot, Scieur, Lucien Buysse, Nicolas Frantz, Dewaele, Antonin Magne, Sylvère Maes. Je mets à part, d'un côté, les deux manières italiennes, celles de Bottechia et de Bartali qui s'apparentent sur un point, le système nerveux encapuchonné, si je puis dire, et mis au service de l'endurance et celle des trois Français trop pur sang pour s'adapter aux servitudes de la montagne : André Leducq, Georges Speicher et Roger Lapébie. Trois hommes au système compensateur axé sur la vitesse en plaine, la souplesse en descente, l'intelligence de la course. Et aussi bénéficiaires de l'esprit d'équipe bien compris.

L'esprit d'équipe en vedette

C'est d'ailleurs cet esprit d'équipe développé et dirigé habilement qui illustre les plus belles pages du Tour de France.

Qui, parmi ceux qui assistèrent à l'exploit collectif de l'équipe de France ramenant André Leducq, tenant du maillot jaune emblème de la première place au classement général, blessé dans la descente du Galibier, vers les Belges qui avaient pris quarante minutes d'avance, pourra l'oublier ? Je revois encore le grand Charles Pélissier conduisant la danse avec autant de brio que de désintéressement, avec tous ses camarades se mettant littéralement à plat ventre pour grignoter une à une les minutes qu'avaient réussi à prendre leurs adversaires. Au bout de la vallée de la Maurienne, les Belges étaient rejoints, Leducq conservait la première place et gagnait le Tour de France.

L'année précédente, la dernière de la formule « équipes de marques », Maurice Dewaele, leader de l'épreuve, s'écroulait dans les lavabos de son hôtel, une heure avant le départ d'Évian. Victime d'un empoisonnement, il vomissait et grelottait à la fois avec 39° de fièvre. Incapable de se lever, les jambes lui refusant tout effort, l'abandon paraissait être la seule solution à envisager...

Surtout pas un mot ! recommanda aux coureurs et soigneurs le directeur sportif de la marque, M. Ludovic Feuillet, le reste, je m'en charge !

« Ludo », docteur en médecine, connaissait les moyens de retaper en une heure son coureur et cela pour lui permettre de prendre le départ tout au moins.

— Maurice, vous disputerez l'étape avec, uniquement, de l'eau dans votre bidon et quatre morceaux de sucre !

Et, s'adressant aux coureurs de la marque : — Vous l'encadrerez, vous l'attendrez, mais soyez tous sereins, pour que personne ne s'aperçoive que Dewaele est malade.

Les consignes furent si bien observées que personne n'attaqua le leader défaillant, et que ses camarades l'amenèrent sans incident au bout de l'étape. Ainsi, Maurice Dewaele put gagner le Tour de France 1929.

Les drames de la route

Mais à côté de ce que j'appellerai les réussites, que de drames de la route qui virent couler de grandes espérances !

Beaucoup s'estompent dans les brumes du Passé, tel cet empoisonnement d'Emile Georget par un directeur de marque adverse, aux pieds des Pyrénées, alors qu'il était en tête du Tour, telles ces crises de Petit-Breton à l'arrivée d'étapes...

Par contre, « l'incident Christophe », à Sainte-Marie-de-Campan, reste dans toutes les mémoires. Le vieux Gaulois, lui aussi en tête du Tour, casse sa fourche dans la descente du Tourmalet. Le règlement est impitoyable, le coureur lui-même doit réparer sans aide aucune. Henri Desgrange lui-même reste au pied de la forge, pendant que Christophe brase sa fourche.

— Non, dit-il, personne ne peut tenir le soufflet. Faites-le vous-même !

Pendant deux heures, Christophe fit ce travail devant le forgeron de Sainte-Marie-de-Campan qui observait les bras croisés. Et Christophe perdit ainsi le Tour de France...

« Les forçats de la route »

Un jour, Jacquinot, coureur plein de qualités mais fantaisiste, mettons à la manière de... Bruil, escalade les derniers cols entre Bayonne et Luchon. Il va passer en tête le dernier obstacle, le col de Peyresourde, alors il n'aura plus qu'à se laisser glisser victorieusement vers Luchon, vers le succès, vers la gloire !

A 200 mètres du sommet, un accident matériel l'immobilise. Il est battu. Le second surgit, c'est Jean Alavoine. Alors ce dernier a le geste. Il lève sa casquette en passant devant Jacquinot désespéré.

— Le gars Jean salue en toi le courage malheureux ! Geste chevaleresque, un peu théâtral peut-être, mais qui demandait d'être vécu et... rapporté.

Les frères Pélissier, Henri et Francis, sont les héros de ce début de Tour de France. Vaincus par les incidents de course, les mauvaises interprétations des règlements, la pluie, ils s'arrêtent dans la montagne bretonne, à 80 kilomètres de Bort-au-Frou et abandonnent. Ils courent dans un magasin de confection, revêtent des bleus de chauffeurs, font allumer un feu de bois. Et, là, ils rencontrent notre grand et regretté confrère Albert Londres. Ainsi naquit le roman admirablement écrit et coloré *Les Forçats de la Route*...

Que de tableaux pourraient mériter le coup de pinceau d'un maître ! Par exemple : ce Tour de France 1926, gagné par Lucien Buysse à Luchon, alors que les cols, couverts d'eau, de froidure, de neige même, ne laissaient passer que les plus héroïques. A 22 heures, à Luchon, quatre coureurs seulement : Buysse, Frantz, Aymo et Beeckman avaient, seuls, terminé l'étape. Au contrôle, de nuit surgissaient des ombres couvertes de vieux vêtements, de jupes de femmes, quelquefois grelottantes, couvertes de boue. Lucien Cazalis, si sévère à ses heures, ne disait rien lorsqu'un conducteur de car surgissait, à minuit, criant : « Ils étaient 12 dans une voiture partie de Lourdes et 8 seulement m'ont payé ! » Comme il avait raison. Les éléments n'avaient-ils pas vaincu les hommes ce jour-là !

L'année précédente, j'ai vu Lucien Buysse passer en vainqueur probable à Luz-Saint-Sauveur, se laisser dépasser dans la fausse montée sur les bords du Gave, vers Barèges, par Ottavio Bottechia, l'Italien au faciès tourmenté, sans protester :

— Je suis vaincu, il est trop fort, me disait quelques minutes plus tard Lucien Buysse, rendant hommage à ce Bottechia au masque douloureux, qui semblait toujours pris entre deux cauchemars.

Et ce triomphe de Victor Fontan, l'enfant du pays, le Pyrénéen de Nay, parfait grimpeur si proche de sa Roche Tarpéenne. Cet accident mécanique stupide dans la nuit du départ de Luchon, sur les bords de la Garonne naissante, le privant d'une victoire qui paraissait acquise et qui l'oblige à l'abandon...

La chute de Bartali dans un ravin, l'accident d'Archambaud écrasé par une voiture officielle, celui de Martano apparaissent aussi comme des épisodes douloureux dans un ensemble qu'illustrent tant de hauts faits.

Je m'arrête, mais je n'oublie pas...

PLUS LONG, PLUS DE COLS, PLUS DUR, TEL VA ÊTRE LE 35^e TOUR DE FRANCE

Bien que René Vietto dise que le Tour de France, pris dans un sens ou dans l'autre, reste toujours aussi dur — ce qui est vrai en partie — nous estimons que le Tour 1948 va être beaucoup plus sévère que celui de l'an dernier.

Plusieurs raisons viennent confirmer ce que nous avançons :

1 Pour le même nombre d'étapes (21) les « géants » auront 205 km. de plus à couvrir (4.857 km. contre 4.652 en 1947).

2 Pour la première fois dans l'histoire du « Tour », ils escaladeront trois nouveaux cols : Turini (1.607 m.); la Forelaze (1.523 m.) et la vue des Alpes (1.288 m.).

3 Les « anciens » retrouveront, les jeunes feront connaissance avec les Aravis (1.498 m.), col qui n'avait pas été escaladé depuis 1937 par les coureurs de la grande boucle.

4 Nous aurons deux étapes « terribles » : Cannes-Briançon (275 km.) par les cols d'Allos, de Vars et de L'Isard et Briançon-Aix-les-Bains (260 km.), l'étape la plus dure, celle aux cinq cols : Galibier, Croix-de-Fer, Porte, Granier et Cucheron.

5 Les cols pris dans le sens de cette année, à l'exception d'Aspin et du Galibier, ont des rampes nettement plus sévères, ainsi l'Aubisque, le Tourmalet et surtout la Croix-de-Fer qui avait permis à Apo Lazarides, en 1946, dans la Ronde

de France, d'accentuer formidablement l'avance prise dans le Galibier.

6 Les étapes dites de « montagne » sont bien plus longues. En 1947, trois seulement avaient dépassé 200 km. : Briançon-Digne (217 km.), Digne-Nice (255 km.), Carcassonne-Luchon (257 km.). Cette année, la plus courte est San Remo-Cannes (166 km.), trois dépassent 200 km. : Biarritz-Lourdes (220 km.), Aix-les-Bains-Lausanne (234 km.), Lausanne-Mulhouse (231 km.), et trois ont plus de 250 km. : Lourdes-Toulouse (258 km.), Cannes-Briançon (271 km.), Briançon-Aix-les-Bains (260 km.). L'an dernier, en 1.476 km., les Alpes et les Pyrénées avaient été passées. Cette fois, il y aura 1.610 km. : la différence est sensible. En montagne, ça compte.

Avantage : le plat du début

En dehors de toutes ces difficultés qui n'existaient pas l'an dernier, le 35^e Tour va offrir quelques avantages d'une part, l'étape contre la montre Mulhouse-Strasbourg (120 km.), au parcours plat, sera moins « casse-patte », bien plus facile que celle Vannes-Saint-Brieuc (139 km.), au tracé tourmenté ; d'autre part, en souhaitant que la température soit plus élémentaire que fin juin dernier, de Paris à Biarritz, les coureurs auront six étapes plates, beaucoup plus agréables

par RENÉ MELLIX

que celles du Nord et de l'Est, pour se mettre en jambes.

Les Pyrénées serviront, cette fois, de rodage pour tous les concurrents, y compris les apprentis-grimpeurs qui auront ainsi un avant-goût des tâches plus sérieuses qui les attendront dans les Alpes, là où, selon nous, se livrera la grande bataille décisive, car nous ne pensons pas que le Tour se gagnera au cours de l'ultime étape comme ce fut le cas, l'an dernier.

Les 120 km. contre la montre dans la plaine d'Alsace apporteront sûrement quelques modifications au classement général, mais, après

L'étape la plus courte, Mulhouse-Strasbourg (120 km.). L'étape la plus longue, Roubaix-Paris (285 km.), qui est aussi la dernière ; l'étape dite triomphale.

Strasbourg, la première place sera acquise. Il faudra pourtant se méfier de Metz-Liège, étape qui empruntera quelques-uns des cols ardennais de la Flèche Wallonne et au cours de laquelle les Belges pourraient fort bien, surtout si l'un des leurs n'est pas trop éloigné au classement, porter

une grande attaque, tenter le tout pour le tout, sur des routes qui leur sont familières et qui seront bordées par leur « public ».

Parcours complet

pour champions complets

Le parcours revu et augmenté du 35^e Tour de France s'annonce donc comme étant plus complet que le précédent ; ainsi, seuls les champions complets, c'est-à-dire ceux possédant les qualités de grimpeur, de rouleur, de dégringoleur de pentes, de rapidité au sprint, pourront briller du 30 juin au 25 juillet.

Le Tour, dans ces conditions, se... animé que ceux de Hollande, de Belgique, du Luxembourg, d'Italie, de Suisse et d'Espagne. Ce sera, comme toujours, l'épreuve phare de la saison cycliste internationale, celle qui attirera des millions de spectateurs sur nos routes, qui, durant vingt-six jours, tiendra en haleine des millions de sportifs de tous les pays et dont on parlera dans les chaumières les plus isolées.

Un de nos confrères a parfaitement défini l'intérêt suscité par la grande boucle, en écrivant : « Quand le Tour passe, la France est sur le pas de la porte. »

Comme c'est vrai !

Notre couverture

ÉDOUARD FACHLEITNER



C'est pas tant Edouard Fachleitner lui-même que nous avons voulu honorer que le coureur anonyme du Tour de France.

Bien sûr, ce masque tourmenté est celui de Fachleitner, bien sûr, ces longs muscles dorés par le soleil sont ceux de ce fils de la Provence, dont l'effort a fait disparaître le sourire. Mais ce pourrait être tout aussi bien celui de Vietto ou de Robic, de Lazarides ou de Teisseire, ou d'un autre encore, de l'un quelconque des cent concurrents du Tour qu'attendent les mêmes tâches pénibles, les mêmes élancements de la fatigue, les mêmes douleurs morales. Cette vision de Fachleitner aux traits burinés par la souffrance, c'est bien celle du « coureur du Tour ».

DEPUIS UN AN

But CLUB

A PUBLIÉ

- Des enquêtes exclusives et inédites sur : l'Équipe de France du Tour 1947, le sport aux États-Unis et au Canada, les Jeux Olympiques...
- Des reportages sensationnels sur les grands événements sportifs français, européens et mondiaux.
- Des articles de toutes les grandes vedettes sportives de l'année.

Toujours à la pointe de l'information et de l'inédit

But CLUB

commente chaque lundi, dès la première heure, l'actualité de la dernière minute, grâce à cette équipe rédactionnelle unique dans la presse sportive française

Jean ANTOINE, Bertrand BAGGE, Monique BERLIOUX, André BOURILLON, André BREFFORT, Guy CHAMPAGNE, Jean DECOURBE, Marcel de LABORDERIE, Gérard de FERRIER, René de LATOUR, Andy DICKSON, Roger FLAMBART, Maurice FONSEQUE, Lucien GAMBLIN, J.-B. GROSBORNE, Marcel HANSENNE, Fernand HÉRIC, C.W. HERRING, Jean LAPEYRE, André MAJOR, Raymond MARCILLAC, René MELLIX, Jo MEPPEN, Edgar MILTON, P. TRIGNOL, Géo VILLETAN et L. ZAVARONI

placée sous la direction de :

Gaston BÉNAC

ET

Édith LÉVITAN

C'est le panorama complet de la vie sportive illustré par des documents sensationnels

Réclamez-le chaque lundi

16 pages en héliogravure 15 frs

SI UN GRIMPEUR ME PRÉCÈDE AU MOMENT D'ABORDER LA MONTAGNE, JE ME METTRAI SANS RÉSERVE À SON SERVICE

BUT ET CLUB me demande de parler du Tour de France.

Comme ça, de prime abord, ça paraît facile. Moi, je trouve ça bien plus pénible que de monter un col quand je suis en forme. C'est bien fait pour moi ; ça m'apprendra à gagner le Tour. Mais il faut bien que je m'exécute. Sans sujet bien précis, à bâtons rompus, comme si je bavardais avec tous ceux qui m'ont encouragé l'an dernier et ont participé, sans le vouloir, à la confection de mon moral « à tout casser ».

Mon moral est meilleur que l'an dernier

Tout d'abord, je vais me permettre d'établir une comparaison entre ma situation l'an dernier à cette même époque et celle que je connais aujourd'hui. En réfléchissant, je m'aperçois que je suis autrement « armé » pour faire un beau tour que je ne l'étais l'an dernier. J'étais maigre, passablement fatigué, les sélectionneurs m'avaient fait tirer la langue et passer quelques nuits agitées avant de me tranquilliser.

Je n'inspirais pas tellement confiance et c'était presque normal. Mes exploits du début de saison étaient plus que modestes et pour quelques amis qui me gardaient leur confiance, il y avait sans doute des milliers de gens qui estimaient que c'était déjà me faire un grand honneur de m'incorporer dans l'équipe de l'Ouest. Aujourd'hui, ma présence dans l'équipe nationale n'est pas discutée et, comme dit la chanson, « on a beau faire le malin, ça vous fait tout de même quelque chose ».

Donc, côté moral, net avantage pour moi cette année. Voyons le côté physique.

JE SAIS, PAR EXPÉRIENCE, QUE LE COUREUR QUI ARRIVE AU DÉPART DU TOUR POSSESEUR D'UNE FORME ASCENDANTE A EN MAIN UN ATOUT SÉRIeux. JE MENTIRAI SI JE DISAIS QUE J'AI SOUFFERT SUR LA ROUTE DEPUIS LE MOIS D'AVRIL. JE N'AI QU'A METTRE COTE À COTE DEUX PHOTOS PRISES À LA MÊME ÉPOQUE L'AN DERNIER ET CETTE ANNÉE, POUR M'APERCEVOIR IMMÉDIATEMENT QUE LE ROBIC 48 DOIT POSSEDER QUELQUES RÉSERVES. JE SUIS EN BONNE SANTÉ, AUCUNEMENT USÉ OU AFFAIBLI ET J'AI ENCORE TOUT UN MOIS DEVANT MOI POUR ACCELERER MA CARENCE ET TROUVER LA DISTANCE.

Pas de Bordeaux-Paris ça change tout...

C'est nettement suffisant. Et nous voici au point délicat de ma petite histoire.

Vais-je partir avec un moral de vainqueur ? Il y a seulement un mois, j'aurais répondu

Ce numéro spécial a été réalisé avec le concours technique de Maurice Fonsèque, Louis Zivaroni, Jo Meppen et Bertrand Bagge.

Je suis persuadé que je monterai mieux cette année qu'en juillet 1947

non franchement et sans la moindre arrière-pensée.

C'est ce que je songeais surtout à Bordeaux-Paris et que j'étais prêt à faire l'effort nécessaire pour accrocher le Derby à mon palmarès. Et il s'en serait suivi naturellement, du moins je le suppose, un certain complexe d'infériorité dans le Tour.

On sait que j'ai changé mon fusil d'épaule. Bordeaux-Paris, ce sera pour une autre fois. Le Tour m'accapare à nouveau.

par Jean ROBIC

Vainqueur du Tour de France 1947

Je m'aperçois qu'il est difficile d'avoir en tête deux ambitions aussi vastes et surtout aussi dissemblables que celles-là.

Maintenant que j'ai rayé le Derby de mes préoccupations, je me sens autrement capable de mettre toutes mes forces physiques et mon énergie au service du Tour.

Un « doublé »... j'en rêve

Oui, c'est vrai, je vais partir avec un moral de gagnant. A quoi bon jouer la comédie ou feindre ? Je sais que les « doublés » dans le Tour sont rares, mais aussi qu'ils ne sont pas impossibles.

Je ne veux me comparer ni à Petit-Breton, ni à Thys, ni à Bottechia, ni à Frantz, qui ont déjà réussi cette performance magnifique, mais j'en tire la conclusion que, la chance aidant, ce n'est pas un projet tellement utopique.

L'an dernier, avant le départ du Tour, mon beau-père (de fraîche date, puisque je m'étais marié quatre jours auparavant), m'avait posé la question :

— Que comptes-tu faire, liston ? Dans les dix premiers ? Ce ne serait pas si mal...

Je m'entends encore lui répondre :

— Non, beau-papa... Pas dans les dix, mais dans les cinq premiers...

Pourquoi, dans ces conditions, devrais-je me montrer cette année moins ambitieux qu'en 1947 ?

GRIMPERAI-JE AUSSI BIEN QUE L'AN DERNIER ?

JE RÉPONDS CARRÈMENT OUI. ET J'AJOUTERAI MÊME QUE JE COMPTE GRIMPER MIEUX ENCORE.

Je sens cela à toutes sortes d'indices et je suis certain de ne pas exagérer le moins du monde ou d'être victime d'une illusion quand je prétends ceci. J'ai plus de forces, je démarre mieux, je sprinte mieux dans les côtes. Je n'ai donc aucune raison de m'inquiéter à ce sujet.

Ni Coppi, ni Bartali ne m'effraient

Lorsque je fais part de mes espoirs à mes amis, je les sens parfois inquiets pour moi.

— Attention, me disent-ils... Il y aura sans doute Bartali et Coppi dans ce Tour.

C'est tout juste si on ne me plaint pas d'oser m'attaquer à ces « dieux ». Moi, ils ne me font pas peur. Ils ont deux jambes comme moi et si j'ai le bonheur de marcher comme l'an dernier, leur présence ne m'empêchera pas de dormir.

S'ils me battent, c'est qu'ils seront meilleurs, que moi et il n'y aura aucune honte pour moi à figurer parmi leurs victimes. Mais je vous jure bien que ce n'est pas encore fait.

Si un grimpeur français me précède...

Il est une question qui m'est souvent posée et à laquelle je veux répondre avec franchise. C'est la suivante :

Me mettrai-je au service d'un membre de l'équipe de France mieux placé que moi ?

CELA DÉPEND. SI UN GRIMPEUR ME PRÉCÈDE NETTEMENT AU MOMENT D'ABORDER LA MONTAGNE, JE METTRAI SANS RÉSERVE TOUTES MES FORCES À SA DISPOSITION. JE NE VEUX PAS PRENDRE LE MÊME ENGAGEMENT POUR UN LEADER FRANÇAIS QUI N'AURAIT PRIS SON AVANCE QUE SUR LE PLAT ET QUI SERAIT SANS DOUTE VOULÉ À LA PERDRE DANS LES ÉTAPES DE COLS.

J'espère que Maurice Archambaud me comprendra. L'expérience a prouvé que, pour gagner le Tour, il faut grimper. Et ce serait à mon avis un mauvais calcul de sacrifier un des grimpeurs de l'équipe sans la garantie que le leader tiendra.

ROBIC NE SERA PAS LE SEUL...

ÉLIMINÉ de l'équipe de France l'an dernier, Jean Robic ne sera pas le seul nouveau « capé » du Tour 1948. Avec lui, en effet, Lazarides, Caput, Mahé et Danguillaume ont eu cette fois les honneurs de la sélection.

Idée, Fachleitner, Bobet et Lucien Teisseire avaient été, l'an dernier, et pour la première fois, membres de l'équipe de France.

Quant à René Vietto, sa première sélection remonte à 1934...

JE SUIS ULCÉRÉ D'ÊTRE SUR LA TOUCHE...

par Sylvere MAES, vainqueur en 1936 et 1939



Sylvere Maes, dans l'attente du départ d'une étape, converse posément avec son camarade Kint (de dos).

C'EST un désabusé qui vous parle et tout naturellement mes impressions sur le Tour de France futur n'auront pas ce bel optimisme que j'affichais quand j'en étais, jadis, le vainqueur.

Je sortirais de mon rôle en critiquant une sélection qui, dans l'ensemble, s'avère heureuse, mais je suis désolé de ne pas en être. Cela, je le dis sans détour.

Pendant deux mois, j'ai, sur la foi d'une sélection provisoire et de promesses que je croyais appelées à devenir réalités, aiguillé toute ma saison pour le Tour de France. Mieux, avant cela, j'ai refusé d'avantageux contrats sur piste et de rémunérateurs engagements pour l'Italie.

On serait ulcéré à moins.

Je le suis aussi parce que je crois, en toute sincérité et sans fausse modestie, que j'aurais pu rendre encore de très précieux services à l'équipe belge.

Si les événements le veulent et, bien entendu, sans briguer la place d'aucun de mes camarades, je partirai dans le Tour, non pas avec l'idée de gagner — je sais ce que les années comptent — mais avec un moral de vainqueur pour mon équipe.

Quant à la question d'être le directeur technique de l'équipe, elle ne se pose pas, puisque je suis encore coureur licencié et qu'en tout cas je ne voudrais pas prendre la place de Karel Steyaert. Les années de guerre, la mentalité qui a changé, l'abondance exagérée des bourses offertes aux coureurs belges comme l'argent qu'ils gagnent trop facilement, font que l'équipe, aussi parfaite qu'elle puisse être, n'a pas, à mes yeux, la valeur des grandes formations victorieuses d'avant 1939.

J'ajoute que je crois la valeur moyenne des coureurs français contemporains supérieure à celle de ceux qui furent nos rivaux.

Quatre hommes certainement partiront dans le Tour avec la conviction personnelle qu'ils pensent en être, sinon le vainqueur, en tout cas le chef tout désigné de l'équipe nationale.

Impanis, qui a l'expérience de l'an dernier et est le meilleur routier belge actuel, Ramon, l'homme indiscuté des Tours, Ward Van Dyck qui a foi en ses possibilités, et Richard Depoorter, qui a toujours gagné les Tours qu'il avait décidé de mettre dans son... portefeuille.

Mais le Tour de France est une épreuve comme nulle autre. Le Tour d'Italie et les cols des Dolomites ne peuvent lui être comparés. Le Tour de Suisse est trop court et le Tour de Belgique manque de difficultés naturelles.

Personnellement, j'ai toujours considéré les Alpes plus dures que les Pyrénées, qu'elles soient gravies avant ou après celles-ci, et je pense que c'est là aussi l'avis de tous les hommes du Tour de France.

Mais, cependant, elles ne m'effraient pas encore aujourd'hui et mon rêve est de les vaincre à nouveau...

J'EN SUIS CERTES A MA 458° COURSE EN 18 ANS MAIS J'AI BON ESPOIR D'ENLEVER LE TOUR DONT JE RÊVE DEPUIS UN AN

par GINO BARTALI

Vainqueur du Tour de France 1938



DEPUIS un an, je ne pense qu'au Tour de France 1948. C'est pourquoi j'ai été battu cette saison dans Milan-San-Remo, que je n'ai pas brillé dans les autres épreuves et que j'ai tellement attendu avant de faire des efforts dans le Tour d'Italie. Les journalistes italiens n'ont guère été tendres pour moi au cours des douze premières étapes du « Giro ». Mais pouvais-je leur avouer que j'avais pris le départ de la Boucle italienne sans préparation et sans le moindre entraînement ?

Gino Bartali dans la Casse déserte.

La encore, je pensais au Tour de France 1948 et aux réserves que je devais avoir avant de m'engager dans cette épreuve. Je connaissais les difficultés du Tour de France puisque j'y ai participé en 1937 et que je l'ai gagné en 1938. Je suis donc bien placé pour savoir que c'est une épreuve très pénible. C'est la plus dure avec le Tour de Suisse à laquelle j'ai participé. Il faut chaque jour exercer une surveillance de tous les instants et souvent s'employer au maximum. Dans toutes les étapes, c'est la bataille...

Et puis, il y a les cols, deux fois plus longs que ceux d'Italie, et puis il y a la chaleur souvent accablante... C'est pourquoi il faut surveiller très strictement non seulement ses adversaires, mais aussi son matériel et son alimentation.

Je regrette que cette année il n'y ait plus l'étape Digne-Briançon ou Briançon-Digne, car c'est dans cette étape qu'en 1937 j'ai perdu mon Tour de France et que je l'ai gagné en 1938.

La première année, j'ai fait, comme l'on s'en souvient, une chute terrible dans un torrent à 20 kilomètres de Briançon. C'est un miracle d'ailleurs auquel je rends grâce à Dieu que je ne me sois pas tué ce jour-là. Songez donc que j'ai culbuté au-dessus d'un pont et que j'ai fait une chute de plus de trois mètres sur les galets...

Je m'en suis sorti sans écorchure, mais avec de profondes douleurs. Je suis arrivé ce jour-là avec un retard de 8 minutes à Briançon. Et le lendemain, dans Briançon-Digne, j'ai souffert terriblement, et j'ai eu des accidents. Tout d'abord, j'ai cassé ma roue libre, puis j'ai crevé. Tant et si bien que je suis arrivé à Digne avec 20 minutes de retard et que j'ai perdu mon maillot jaune pour dégringoler à la quatrième place.

Aussi n'avais-je plus le moral quand je décidai d'abandonner à Marseille.

Mais je jurai de prendre ma revanche l'année suivante. C'est ce que je fis... Je terminai cette fois l'étape Digne-Briançon avec 20 minutes d'avance et je repris ainsi le maillot jaune que je devais conserver jusqu'à l'arrivée.

Comment se déroulera pour moi le Tour 1948 ? Franchement, je n'en sais rien encore... car je n'ai plus mes jambes de vingt-quatre ans.

Aujourd'hui, j'ai dix ans de plus et, si les pompons et le cœur vont bien, je n'ai plus la même force dans les cuisses. Songez qu'autrefois j'escaladais les cols les plus durs avec 49 x 19. Mais pourrai-je le faire encore ?

Je ne le crois pas.

Il ne faut pas oublier que j'en suis à ma 458° course sur route et que je pédale en tenue de coureur depuis dix-huit ans !

Mais j'ai bon espoir tout de même et je suis particulièrement heureux d'être parmi les concurrents, juste l'année où le Tour s'arrête pour la première fois à Lourdes.

J'espère que cela me portera bonheur.

J'AI COURU AVEC NICOLAS FRANTZ, " L'HOMME AUX SECRETS ", OPPERMAN, LE " DUR-A-CUIRE ", " TONIN ", L'INFATIGABLE, ET DEWAELE, LE " MORT PEDALANT "

Je suppose que cela ne vous surprendra pas tellement si je vous dis que le Tour de France a représenté pour moi pendant des années une de mes bonnes raisons de vivre.

J'y ai vécu tant d'heures joyeuses, de moments pénibles, j'y ai connu toute la gamme des sentiments les plus opposés, allant de l'espoir à l'angoisse et du pessimisme le plus sombre à l'incomparable sensation, un peu enivrante, de la gloire sportive. C'est tout ça, le Tour, pour moi...

Nicolas Frantz, quel « client » !

Et dire que lorsque pour la première fois Ludovic Feuillet, « m'sieur Ludo » décida en 1927 que j'étais, à son avis, un gaillard bâti pour rouler sans beaucoup de repos pendant un mois, je ne voulais absolument rien savoir pour prendre le départ.

Il me prend pour un cheval de labour, me disais-je. Le Tour de France... Moi, André Leducq. Quelle idée !... Je sors à peine des rangs amateurs et j'ai encore tout à apprendre chez les « pros ». Heureusement pour moi, « m'sieur Ludo » eut la volonté d'insister.

Et c'est ainsi que je m'alignai fin juin 1927 au départ de mon premier Tour. Pas tellement rassuré, je l'avoue.

Je m'en souviens encore comme si c'était hier... Notre leader dans cette équipe « bleu ciel » était Nicolas Frantz, le grand Luxembourgeois que je regardais avec une admiration réelle. Et il y avait de quoi, car « Nick » était un gaillard comme les routes du Tour n'en ont vu qu'à de rares exemplaires. Il savait tout faire ce bougre-là. Lorsqu'il roulait en tête, c'est tout juste s'il ne nous obligeait pas à crier : moins vite... Dans les cols, il s'envolait et au sprint, il vous « sortait » des roues tout simplement.

Nicolas Frantz avait ses petits secrets bien à lui et je vous jure qu'il fallait une drôle de diplomatie pour lui soutirer un renseignement quelconque, surtout en ce qui concernait les « braquets ».

Car, en ce temps-là (dame, j'avais vingt ans de moins), il n'était pas question de dérailleur et de gamme de développements à ne plus savoir qu'en faire, et une erreur de braquet pouvait coûter cher. Heureusement que nous avions comme mécano ce brave Dizi qui jouait les traîtres et nous communiquait les « dentures » utilisées par Nick.

Je m'étais fait tout un monde de ce premier Tour et cependant je crois ne rien exagérer en disant que je l'ai accompli assez facilement. Pourtant la formule n'avait rien de bien folichon !... Rendez-vous compte : toutes les étapes de plat se disputaient contre la montre, ce qui signifie qu'il fallait foncer dès le coup de pistolet pour ne relever le nez de sur le boyau avant qu'en passant la ligne d'arrivée.

Opperman, seul contre 10 « locomotives »

Nous en arrivions à souhaiter la venue des étapes de montagne dans lesquelles, tout au moins avant de se trouver sur les « monticules », nous pourrions rouler tranquillement pendant quelques heures.

L'année suivante, j'ai remis ça avec une toute autre confiance, mais il n'y avait toujours rien à faire pour battre Nicolas Frantz qui était encore plus fort que l'année précédente.

C'est dans ce Tour que j'ai fait la connaissance de ce curieux bonhomme qu'était l'Australien Opperman. Et puisque le but de ce papier est de vous parler des courageux que j'ai connus dans le Tour, il faut bien que je fasse une mention spéciale pour celui-là.

Il ne connaissait rien à la course « à la française » lorsqu'il débarqua à Toulon, quelques semaines avant le Tour. Ça ne l'avait pas empêché de se classer 3° de Paris-Bruxelles, derrière Ronsse



En 1927, Caudrilliers, « le photographe aux vingt Tours de France », entouré du vainqueur, Nicolas Frantz (à g.) et du 4^e, A. Leducq, sourit à un de ses collègues.

par André LEDUCQ
Vainqueur en 1930 et 1932

et Nicolas Frantz, qui n'en revenaient pas, au Bois de la Cambre, de n'avoir pu décrocher cet inconnu au nez pointu. Mais c'est surtout dans le Tour qu'il nous montra chaque jour que la limite du courage humain... n'a pas de limite. Nous partions toujours contre la montre, de dix en dix minutes, par équipe de dix coureurs. Dix coureurs partaient... sauf chez les Australiens.

Dans chaque étape, c'était la même chanson. Au bout de 30 kilomètres, Bainbridge, le plus faiblard des kangourous, « décrochait » ; au 50^e, c'était au tour du gros Osborne ; au 100^e, Watson à la tête de clergymen se relevait à son tour. Il ne restait plus à « Oppy » qu'à lutter tout seul contre des équipes de dix coureurs, s'entendant comme larreaux en foire.

C'est dur le Tour, disait-il de sa petite voix plaintive. Ils ne me croiront jamais en Australie quand je leur dirai...

Il fallait gagner tout seul contre nous, les « Alcyon », l'étape Bordeaux-Hendaye. Par la suite, il donna d'autres aperçus de son courage dans le Bol d'Or et dans Paris-Brest et retour.

Tonin, c'était un « dur »

Il me faut placer en bon rang parmi les courageux du Tour le père Tonin. Nous le blaguions souvent sur sa radinerie et sur les « vaches à gros pis » qu'il comptait acheter avec ses gains du Tour, mais Tonin, lorsqu'il le fallait, était généreux... d'efforts. Dans le Tour 1934, qu'il enleva, et dans lequel, pour la première fois depuis sept ans, je n'étais pas acteur, mais spectateur, je l'ai vu traîner sa longue carcasse sur les routes du Nord avec une volonté extraordinaire. Gagner le Tour, ce n'est rien parfois (en 1932, je n'ai pour ainsi dire jamais souffert), mais lorsque vous sentez vos forces faiblir et les adversaires décidés à ne vous faire aucun cadeau, c'est là qu'on voit ce que peut faire la volonté.

Tonin gagna le Tour 1934 plus avec son courage qu'avec ses jambes.

Dewaele, ce cadavre à roulettes...

Pourtant, lorsque je passe en revue tous mes souvenirs et que je revois défilant devant moi tous les « coriaces » que j'ai eus comme adversaires dans le Tour, je ne peux m'empêcher d'accorder la palme du courage à Dewaele. Imaginez-vous qu'en 1929, alors qu'il était en tête du Tour, le voilà tombant malade, mais terriblement malade, à partir de Grenoble.

Et Dewaele n'abandonnait pas. Maigre, les traits tirés, il pleurait parfois tout en roulant et ce spectacle nous serrait le cœur. Son estomac refusait tout aliment autre que de l'eau sucrée, et il était de ce fait sans forces.

Un jour, au départ d'une étape, le starter l'appela en vain. Pas de Dewaele nulle part. On devait le retrouver évanoui dans les lavabos de l'hôtel. On le mit sur son vélo, le regard vide, à peine capable de se tenir en équilibre. Mais Dewaele a quand même gagné le Tour de France.

Bientôt, le Tour va redémarrer. Et je me demande si les jeunes sauront étaler autant d'énergie que leurs aînés. Je le leur souhaite. Car la classe, c'est une belle chose, mais dont on tire bien peu de résultats sans le courage.

LE TOUR ? LA PLUS BELLE DE TOUTES LES ÉPREUVES...

Le « Tour ». Que de souvenirs évoque en moi ce seul mot !

Tout ce qui a trait aux « tours » que j'ai disputés demeure vivace dans ma mémoire et dans mon cœur.

Aujourd'hui, retiré du sport actif, devenu commerçant, ce n'est pas le seul point de vue du coureur que je puis vous exprimer, mais aussi celui du spectateur.

Comme spectateur, je puis vous assurer que le Tour crée une petite révolution dans les habitudes les plus solidement ancrées. Quand arrive le moment du départ, j'ai constaté que tous ceux qui m'entourent se passionnent pour cette épreuve qui a, il faut bien le dire, un parfum d'aventure. L'importance du Tour m'a peut-être paru plus grande depuis que je ne cours plus et que j'ai vu l'immense intérêt que lui témoignent mes clients, du plus jeune au plus vieux, et mes familiers. Je me suis surpris moi-même consultant un radio-rapportage ou l'arrivée d'un journal, anxieux de connaître les péripéties de l'étape du jour.

Comme routier, j'affirme que le Tour est la plus belle des épreuves. C'est aussi la plus dure, la plus impitoyable. Car il s'agit d'efforts continus, d'une lutte farouche et qui ne cesse guère du départ à l'arrivée. Evidemment, c'est le métier du coureur que de souffrir sur la route, mais il est certains « coups durs » qui vous accablent, certaines « entourloupettes » qui n'ont que de très vagues rapports avec la lutte sportive régulière... Je suis passé par là et puis en parler en connaissance de cause.

Pour défendre un maillot jaune (ce maillot qui, pour moi, vaut plus que celui de champion de France ou du monde), on passe de bien mauvais moments.

Mais ces instants ont leur contrepartie : la foule qui vous encourage aux

passages des cols, qui vous indique votre retard lorsque vous « chassez » derrière une échappée, qui vous acclame lors de vos arrivées victorieuses ; la foule vous soutient.

Et puis, il y a les correspondants dont nous lisons les lettres, le soir, après l'étape, avant de nous endormir.

Un soir, à Besançon, comme je rentrais à l'hôtel, un portier vint me remettre une enveloppe bleue, sur laquelle une

par Roger LAPÉBIE
Vainqueur du « Tour » en 1937

écriture enfantine avait tracé mon nom, suivi de cette mention flatteuse : « Champion de l'Equipe de France ». Ce qualificatif avait pour moi quelque chose d'ironique, car j'avais terminé l'étape fatigué, démoralisé et m'étais fort mal classé. Rentré dans ma chambre, je lus la missive. Elle émanait d'un jeune malade qui, de sa chaise longue, à Berck, m'envoyait ses encouragements. J'étais SON favori, SON champion. Immobilité, incapable de monter sur son petit vélo qu'il avait dû abandonner en même temps que sa ville natale, il suivait les péripéties de ce Tour qu'il avait autrefois rêvé de faire, du temps qu'il était en bonne santé. La simplicité, la sympathie, la tendresse même qui émanaient de cette lettre m'émurent plus que n'avaient pu le faire tous les encouragements de mes coéquipiers, de mes amis, ou de mes parents. Et, le lendemain, je repartis avec un moral « à tout casser », grâce à une petite lettre d'enfant.

Je la garde encore parmi mes plus chers souvenirs du Tour...

DURANT LE TOUR DE FRANCE, N'OUBLIEZ PAS QUE **But CLUB** PARAITRA DEUX FOIS PAR SEMAINE SUR 16 PAGES...

A cette occasion, dix rédacteurs et six photographes suivront l'épreuve de bout en bout, afin de vous permettre d'en connaître toutes les péripéties.

UN EFFORT SANS PRÉCÉDENT : Cinq voitures, huit motos, un avion personnel, deux valises belinos

Buttub

Dieu! que les monts sont beaux avec ces taches d'ombres

(Victor Hugo)

IMPITOYABLE dans son aridité, superbe dans sa sécheresse, désarmante dans sa grandeur, la montagne façonne, tous les ans, le Tour de France. C'est elle qui, dans son vertict sans appel, couronne annuellement le vainqueur. Elle est à la fois le tremplin des uns et le tombeau des autres. Et l'athlète minuscule, accroché ici sur la route blanche serpentant sur les flancs du monsire, personifiée, dans l'anonymat, le merveilleux effort de tous ces hommes emplit d'espérance qui s'attaquent, tous les ans, aux Alpes ou aux Pyrénées et...

... calmes et silencieux
montent sur la montagne en présence des dieux.





Photo Robert CAUDRILLIERS

EN PENÉTRANT DANS LES COULISSES DE L'ORGANISATION DU

Quand Robert LETOREY
se penche, pour nous, sur
ses volumineux dossiers :

LES 4.860 KILOMÈTRES DE 1948 TRAVERSERONT 4 PAYS, 700 COMMUNES ET COUTERONT 45 MILLIONS DE FRANCS !

Le Tour de France, c'est 4.860 kilomètres de course, 600 à 700 communes traversées, 20 arrêts dans les grandes villes ; c'est, cette année, 6 passages de douane, nécessaires pour rendre visite à 4 pays : l'Italie, la Suisse, le Luxembourg et la Belgique. Le Tour de France, c'est la lutte farouche de 120 champions sélectionnés : oui, c'est tout cela... Mais c'est aussi le fruit d'un long travail pour cette grande épreuve qui se terminera en apothéose le 25 juillet, au Parc des Princes.

Elle nécessite une organisation complexe qui exige des mois de travail, puisque, en effet, à peine un Tour est-il terminé, que le Comité de Direction entreprend la mise au point du suivant.

Le 34^e Tour de France est mort, vive le 35^e Tour de France... Quand, l'an dernier, Jean Robic eut endossé le maillot jaune et fait son tour d'honneur, tous les membres du comité d'organisation ont commencé à penser au Tour qui va commencer dans quelques jours...

45 millions de dépenses

S'il, au cours des conférences tri-hebdomadaires, les questions importantes sont étudiées en commun sous l'impulsion de Jacques Goddet, chacun de nous possède, si je puis dire, son rayon. Le mien est administratif et financier. Il est limitrophe avec le rayon du matériel de Jean Garnault, et celui de l'hébergement et du parcours, apanage du colonel Beaupuis.

Il ne peut être question d'entrer dans les détails : ce serait long et fastidieux, mais par des exemples et quelques chiffres, il me semble possible de donner un aperçu de l'importance que revêt l'organisation du 35^e Tour de France.

Pour la question finance, je ne citerai qu'un chiffre extrait de l'Étude du Budget qui représente un opuscule d'une quarantaine de pages : DÉPENSES : TOTAL GÉNÉRAL, 45 MILLIONS DE FRANCS

Ce total est celui d'un certain nombre de chapitres dont les plus importants sont :

- Coureurs (prix, frais de séjour, matériel, etc...).
- Ravitaillement en course (personnel, denrées, divers). Personnel (indemnités, frais de séjour, etc...).
- Matériel divers (banderoles, fanions, brassards, flèches indicatrices...). Maté-

riel roulant (location, essence, huile, pneumatique, réparations).

Puis, aussi :

- Assurances. Service d'ordre. Voyage d'organisation. Frais de bureau, de correspondance, divers...

8.000 lettres ou circulaires

Tous ces chapitres et paragraphes comportent de longues colonnes de chiffres et de totaux impressionnants, dont je vous tiens quitte, mais qu'il faut se soucier d'acquitter. J'ai dit plus haut que l'on pourrait illustrer cet exposé par des exemples et des chiffres. Ne voulant toutefois pas donner à cet article l'allure d'un rapport destiné à un austère conseil d'administration, j'ai jeté sur des feuillets des chiffres et des idées, j'ai battu ces feuillets comme on le ferait avec un jeu de cartes et j'en ai tiré 6 au hasard. Voici le résultat de ma sélection :

1^{er} FEUILLET : Correspondance.

Pour réaliser la liaison avec les communes, les villes, les préfectures, les groupements, les fournisseurs, etc..., 8.000 lettres ou circulaires ont été expédiées.

2^e FEUILLET : Ravitaillement en course.

Ce chapitre demande une petite explication. Pour chaque coureur, il faut prévoir au départ une musette bien garnie et, suivant la longueur de l'étape, une ou deux autres musettes à consommer en cours de route. Pour la distribution de ces musettes et la confection de leur contenu, il est prévu : un chef ravitailleur et 3 aides qui, en utilisant 2 camionnettes, se déplacent de ravitaillement en ravitaillement. Durant la nuit qui précède le passage, ce personnel, réparti en deux équipes, confectionne les sandwiches, fait cuire

les poulets, prépare gâteaux de riz et tartelettes après avoir fait, sur place, les achats complémentaires indispensables.

8.000 bidons et 4.000 musettes !

Il faut prévoir 4.000 musettes pour lesquelles il faut plus de 5 tonnes de denrées diverses parmi lesquelles on peut citer : 950 poulets, 150 douzaines d'œufs, 160 kilos de fromage sec, 350 kilos de pruneaux, 18.000 oranges ou pêches, 8.000 bananes, 12.000 pains pour sandwiches, 16.000 tartelettes, 700 kilos de sucre, du chocolat, des confitures, du riz, des biscuits, du thé, du café, etc... A tout ravitaillement, 2 bidons sont donnés à chaque coureur. Pour répondre au goût de chacun, il faut préparer, pour remplir ces 8.000 récipients, du café, du thé, du chocolat, de la limonade, des eaux minérales, des sirops, etc...

270.000 kilomètres...

3^e FEUILLET : Matériel roulant...

Il se compose de :

Véhicules légers accompagnant le peloton des coureurs, soit 25 voitures de tourisme pour le transport des officiels, commissaires et directeurs techniques, 6 motocyclettes de liaison, 1 ambulance et 1 camionnette « balai ».

Matériel lourd : 12 camionnettes (une par équipe), 1 camion de 7 tonnes pour les bagages, 1 camion de 3 t. 5 pour l'atelier, 1 camion de 10 tonnes pour le magasin et 1 camionnette de dépannage.

Au total, 49 véhicules qui vont parcourir, chacun, 5.500 kilomètres, ce qui donne, pour l'ensemble, près de 270.000 kilomètres. En se relayant, ils pourraient faire 7 fois le tour de la terre !

Des chiffres pris au hasard :

- 4.000 musettes
- 8.000 bidons
- 9.000 brassards
- 1.800 maillots
- 60 litres d'éther
- 120 litres d'alcool

Il n'est question, bien entendu, que des voitures et motocyclettes à la charge du Comité d'Organisation. La caravane comprend, en outre, les voitures et les motos de la Presse, du Cinéma, de la vente des journaux, de la Radio-diffusion et, enfin, les cars de la caravane publicitaire. Ce sont donc, au total, plus de 200 véhicules qui font le Tour de France.

4^e FEUILLET : Les maillots.

Il faut prévoir le changement possible de maillots, en cas de mauvais temps. Chaque équipe ayant ses couleurs et tenant compte des tailles différentes, c'est, à raison de 150 par équipe, une collection de 1.800 maillots qui sera transportée dans le camion-magasin. Si l'on pense qu'un maillot vaut, cette année, environ 1.500 francs, c'est un capital de 2.700.000 francs inscrit à ce seul chapitre.

4 kilomètres de brassards et 12.000 fanions

5^e FEUILLET : Matériels divers.

Parmi ce matériel, plus de 150 banderoles sont nécessaires pour indiquer les départs, les contrôles, les ravitaillements, les arrivées. Si on les mettait bout à bout, on obtiendrait une seule bande de tissu longue de 1.200 mètres. De même, si l'on cousait l'un après l'autre les 9.000 brassards destinés aux commissaires de route, on aurait un ruban de plus de 4 kilomètres sur lequel on pourrait fixer, tous les 30 centimètres, un des 12.000 fanions qui seront agités tout le long du parcours.

Le domaine de Henri Manchon

6^e FEUILLET : Soins aux coureurs.

Pour les soins que réclament les coureurs pendant l'épreuve, le manager général Henri Manchon, qui a été de tous les Tours de France, a sous sa coupe 3 managers, 25 soigneurs permanents et 10 suppléants.

Pour le service, il faut un matériel important qui va des 24 tables de massage, transportées dans des camionnettes de secours, aux épingles de sûreté pour la fixation des pansements.

Voilà, pris au hasard sur la liste des produits prévus par Henri Manchon, quelques chiffres révélateurs : 350 rouleaux de Prima-plast, soit 1.750 mètres ; 1.700 bandes de crêpe représentant une longueur totale de 8.500 mètres ; 20 kilos de coton hydrophile ; 60 litres d'éther ; 60 litres d'huile pour massage ; 120 litres d'alcool pour le nettoyage de la peau, etc.

J'espère que ces exemples, désignés par le sort, auront donné un aperçu suffisant de l'importance de l'organisation du Tour de France sur le plan matériel. S'il était possible d'entrer dans le détail, on serait surpris du nombre de chapitres auxquels il faut penser et de la multiplicité des problèmes à résoudre.

Le 30 juin, le départ sera donné non seulement aux coureurs mais à nous tous. La forme des uns doit être bonne, le travail des autres parfaitement au point. Car si les coureurs ont une grande épreuve à gagner, nous avons, quant à nous, une grande partie à ne pas perdre.



L'habillement des concurrents n'est pas une petite affaire, puisqu'il s'agit de vêtir plus de cent participants. Il faut près de deux mille maillots dont le secrétaire général J. Garnault (à g.) surveille ici le rangement dans le dépôt du faubourg Montmartre.

But CLUB
Directeur : GASTON BÉNAC
Rédacteur en Chef : FÉLIX LÉVITAN
DIRECTION - VENTE - PUBLICITÉ :
100, Rue de Richelieu, PARIS
Téléph. : RICh. 81-55 et la suite
RÉDACTION - ADMINISTRATION :
124, Rue Réaumur, PARIS
Téléph. : QUT. 75-20 et la suite
ABONNEMENTS
3 mois..... 180 francs
6 mois..... 350 —
le journal ne fait pas d'abonnement d'un an
COMPTE COURANT : PARIS 5390.08
Directeurs-Gérants :
MM. BARRÈS et VERRIÈRE

"TOUR" AVEC LES COMMISSAIRES GÉNÉRAUX DE L'ÉPREUVE



Tout le matériel mécanique est entreposé au Vélodrome d'Hiver. C'est là que s'entassent, pareils à de grands gâteaux métalliques, ces roues qui, une fois montées, permettront aux coureurs les escalades les plus difficiles, les échappées les plus hardies, comme les plus vaines...



Qu'il pleuve ou que le soleil darde ses rayons, les coureurs auront soif pendant les étapes. C'est pour eux que l'on emballe ici 8.000 bidons et leurs... 8.000 bouchons. Quand ils seront pleins, on se les arrachera aux contrôles de ravitaillement.



Dans les souterrains du boulevard de Grenelle, ces machines attendent l'heure du départ. V véritable caverne aux trésors... cyclistes, on trouve encore ici des roues, des fourches et des cadres prêts pour l'appel du Tour.

POUR ORGANISER UNE COURSE DE 5.000 KILOMÈTRES J'AI DU EN FAIRE 8.500 ET GRAVIR 20.000 MARCHES

On sera peut-être étonné de l'énormité du travail qu'a exigé le Tour 48, par rapport à ceux d'avant guerre. C'est que le Tour de France a pris des proportions considérables, puisque la caravane officielle que je dois loger et héberger pendant près d'un mois, comprend 385 personnes (coureurs, directeurs, managers, soigneurs, mécaniciens, chauffeurs, commissaires, etc.). C'est aussi que les hôteliers sont souvent difficiles à convaincre (manque de place) alors qu'avant guerre ils venaient au-devant de nos désirs. C'est qu'il y a tellement de denrées bloquées ou rares, de lois, décrets ou consignes des plus divers qu'il est nécessaire d'entreprendre de nombreuses démarches. Mais ajoutons cependant que la bonne volonté de chacun devient réelle quand nos arguments ont pu convaincre, ainsi qu'il en a presque toujours été.

Que tous en soient remerciés ici. Et voici mon « pensum » :

LE VOYAGE ET LA ROUTE

Nous avons parcouru 8.500 kilomètres, alors que le Tour de France n'en compte que 5.000 à peine.

La raison en est qu'avant de déterminer un itinéraire, il faut souvent sillonner plusieurs routes ; ainsi, en Alsace (record), avons-nous fait 180 kilomètres pour en trouver 120 qui puissent

être parcourus d'une seule traite, sans passages à niveau, pour l'étape contre la montre (Mulhouse-Strasbourg).

En outre, nous abattions de 100 à 200 kilomètres dans chaque ville étape pour notre mise au point.

Nous avons rencontré 44 officiers supérieurs ou subalternes de gendarmerie pour nos gardiennages de routes et de cols et visité 27 ingénieurs des ponts et chaussées pour les réfections de route indispensables.

6 préfets, 12 sous-préfets et 25 directeurs de cabinet ou secrétaires généraux de préfecture ont bien voulu nous recevoir pour mettre au point les ordonnances et arrêtés nécessaires au passage de la caravane.

180 maires ou adjoints de localités traversées nous ont aimablement reçu (2 ou 3 seulement un peu froidement). 82 étaient accompagnés de délégations municipales et de personnalités sportives, de l'industrie et du commerce. Je rends hommage aux présidents de clubs qui nous ont accueilli les bras ouverts : belle solidarité sportive. 15 conseils municipaux au complet entouraient leurs maires et six vins d'honneur nous furent offerts.

Les coureurs et la caravane du Tour traverseront, on le sait, les frontières italienne, suisse,

par René BEAUPUIS

luxembourgeoise et belge. Cela a posé plus d'un problème. Pour régler toutes ces questions souvent délicates, nous avons dû

prendre contact avec 18 hauts fonctionnaires des douanes étrangères.

LES VILLES-ÉTAPES

Les arrivées, les départs et l'hébergement. Nous avons d'abord rendu visite aux 20 maires (ou adjoints délégués) pour obtenir leur appui, largement assuré, et le concours de leur personnel de police ou technique.

ARRIVÉES ET DÉPARTS. — Nos études et reconnaissances sur le terrain ont été faites avec : 20 commissaires centraux ou divisionnaires, accompagnés de 55 commissaires de police ou officiers de paix ; 42 architectes ou chefs de service technique des villes ; 90 techniciens sportifs fédéraux ou de clubs.

Nous avons étudié les liaisons avec 32 directeurs départementaux ou locaux des P. T. T. et 51 techniciens des téléphones.

HÉBERGEMENT. — Nous avons réglé les questions de tickets spéciaux et de déblocage de vivres (pour les coureurs seulement, bien entendu, les autres étant des citoyens ordinaires) avec

17 directeurs des services du ravitaillement.

Nous avons pris contact ensuite avec 48 représentants de syndicats d'initiative, hôteliers ou de comité des fêtes. Avec ces messieurs, nous avons ensuite rendu visite à 528 hôteliers ou hôtelières (celles-ci moins faciles que ceux-là) ce qui représente 7 à 800 visites (ils sont souvent absents : marché, repos, travail, etc...) et environ 400 escaliers (20.000 marches) grimpés (les bureaux des hôtels modestes étant deux fois sur trois au premier étage, sans ascenseur).

Nous avons dû compléter ces démarches par 62 visites aux restaurateurs.

12 blanchisseurs et 38 boulangers-pâtisseries ont été vus pour en terminer. Ah ! non, il y a encore les 207 garagistes qui nous étaient indispensables et... 20 dactylos pour nos rapports.

Et voilà ! C'est gros. Mais il y avait le concours de tous nos amis locaux des comités d'organisation qui nous ont aidés de toute leur volonté : de 12 à 15 bons amis par étape, cela fait de 240 à 300 électrons.

Pendant mes 80 jours de voyage, il n'a pas été question de dimanches ou de jours de fête.

Nous avons cependant été deux fois au cinéma et pris une demi-journée de repos, un samedi après-midi à Chamonix.

Nous n'avons épargné ni notre temps ni nos peines pour effectuer notre mise au point.

En corollaire, il faut que le Tour de France 1948 soit un triomphe.



Maurice Archambaud, alors équipier de la formation tricolore du Tour, se fait recoudre une poche par l'ex champion des porteurs de journaux, Flahaut.

Ne me demandez pas quel sera le leader de l'équipe de France... Je n'en sais absolument rien !

Il y a seulement quelques semaines, je ne songeais nullement qu'un jour je serais amené à prendre le départ du Tour pour y diriger l'équipe de France.

Il me serait difficile de cacher tout le plaisir que j'ai ressenti et que je ressens encore de me voir confier un tel poste.

Le Tour de France a joué un si grand rôle dans ma vie de sportif que je suis heureux, plus que je ne saurais le dire, de m'y retrouver bientôt avec cette tâche passionnante qui consistera à essayer de ramener à Paris un vainqueur du Tour qui soit un Français, comme l'an dernier.

Je connais chacun des « dix » et je ne me fais aucun souci car je suis intimement persuadé que nous allons partir dans le Tour avec des atouts très importants. Je n'ignore rien des petites divergences qui ont pu, à certains moments, opposer quelques-uns des tricolores. Mais j'ai été coureur moi-même et je sais aussi qu'on oublie facilement tous les petits griefs lorsque l'honneur du pavillon est en jeu.

— Ils sont trop nombreux à vouloir gagner dans « votre » équipe, m'a-t-on déjà averti ; vous verrez que vous ne pourrez pas les mener facilement...

Je préfère dix « costauds » à une seule vedette

A quoi je réponds ceci :

— Je préfère de beaucoup avoir en main une équipe composée de coureurs forts et ambitieux que de ne disposer que d'une seule vedette et d'une nuée de « domestiques ».

Le super-champion sur qui on mise depuis le premier coup de pédale n'est, somme toute, qu'un humain avec toutes ses faiblesses. Qu'il vienne à « craquer » et tout est dans le sac.

Car rien n'est plus déprimant pour un routier que de se savoir voué au rôle de domestique, d'athlète sans ambition. On en prend vite son parti et il est difficile de remonter le courant.

Il n'y aura pas de « larbins » dans l'équipe de France, mais des hommes qui, à un certain moment, que je ne peux prévoir, parce qu'il est imprévisible, mettront leurs forces au service du meilleur.

Ne me demandez surtout pas quel sera ce leader français. Je n'en sais absolument rien et ne le saurai pas plus au départ du Tour.

Fachleitner ? Pourquoi pas... Vietto ? C'est possible... Teisseire ? Il en est fort capable... Robic ? Il a déjà prouvé qu'il fallait ne pas le négliger. Et pourquoi Idée ou même Bobet ne seraient-ils pas des vainqueurs possibles ?

L'amitié fera faire bien des choses

Mes amis les journalistes voudraient bien que je leur dise également, longtemps à l'avance, quelle sera la tactique d'entr'aide que j'emploierai. Constituerai-je des « tandems » dont la consigne stricte sera de s'aider et de s'attendre en toute occasion ?

Mettrai-je, au contraire, sur pied des « triplées », afin que les chances de rejoindre, en cas de « coup dur », soient augmentées ?

Je suis au regret de les décevoir, mais... je n'en sais toujours rien moi-même et je ne prendrai certainement aucune décision avant d'avoir pu réunir tout mon petit monde et d'être certain que la solution que j'adopterai sera agréée et admise par chacun des « dix », sans le moindre esprit de rébellion et sans arrière-pensée.

J'ai été moi-même coureur cycliste trop longtemps pour ignorer que sur la route, et à plus forte raison dans le Tour, un directeur

technique ne peut pas forcer la main à ceux qu'il dirige. On fait des choses magnifiques de bon cœur et surtout lorsque l'amitié commande. Je ne pense pas que j'aurai besoin de beaucoup insister pour que Lazarides accorde son aide à Vietto et réciproquement. Ma tâche sera de créer au sein de l'équipe, si elles n'existent déjà, des affinités semblables.

Il se peut qu'on puisse imposer aux Belges et aux Italiens des consignes sévères avec la certitude qu'elles seront suivies à la lettre. Ce n'est pas dans le tempérament français de se plier aussi aisément, surtout lorsque chacun, et c'est bien humain, croit en ses chances propres dans la première partie de la course.

par Maurice ARCHAMBAUD
Directeur technique du team tricolore

J'aurai la déveine pour alliée

Mais alors, m'a-t-on déjà demandé, comment vous y prendrez-vous pour décider certains coureurs à abandonner leur ambition ?

C'est bien simple, j'aurai avec moi un allié bien connu : la déveine. C'est elle, la « sorcière » qui se chargera de me fournir les collaborateurs dont j'aurai besoin. Une série de crevaisons ou une sévère défaillance peuvent saper à tout jamais dans le Tour les chances du meilleur des champions. Il n'y aura aucune honte pour celui qui en aura été victime à se mettre à la disposition d'un équipier plus heureux.

J'ai compris... il y a dix-sept ans

Il y a longtemps que j'ai compris cela ; dix-sept ans déjà !... Depuis certain jour où, dans le Critérium des Aiglons 1931, j'étais parti bien persuadé que je valais Georges Speicher.

J'avais compté sans une roue cassée, au cours de la première journée, qui devait me faire perdre un temps précieux, impossible à rattraper. Normalement, j'aurais dû me mettre au service de mon équipier pour les étapes à venir.

Mais j'étais trop ulcéré, trop désappointé et sans vouloir entendre raison, je repris le train pour Paris. Speicher gagna quand même...

Le remords que je ressentis d'avoir laissé mon camarade, je le ressens encore et c'est parce que j'ai moi-même connu cela que je suis certain de savoir trouver, au moment où il le faudra, les arguments qui convaincront.

Savoir se faire une raison

Un autre exemple : en 1935, dans le Tour, j'étais également parti avec un moral de vainqueur. J'estimais que je possédais autant de chances que n'importe lequel de mes adversaires. J'avais sans doute raison, mais la déveine me poursuivait encore. Au cours de la seconde étape, je crevais sept fois. J'avais pris tellement de retard, que je savais déjà à 20 kilomètres de l'arrivée, que Charles Pelissier avait gagné à Charleville. Et d'un seul coup tout mes espoirs se sont effondrés. Je n'ai plus été qu'un comparse. C'est ça, le Tour ! Il faut rouler pendant près d'un mois, non seulement sans grosse défaillance, mais aussi avec un minimum de malchance. La meilleure paire de jambes du monde ne peut rien contre cela et malgré toute la désillusion qu'un routier ambitieux peut ressentir, il faut savoir se faire une raison.

Dans une équipe du Tour bien soudée, il y a de bons moments pour tous, du « maillot jaune » au dernier de l'équipe.

Je ne demande qu'une chose à mes futurs camarades de lutte, c'est d'avoir un aussi bon moral que moi-même.

Car, moi, je suis bien persuadé que nous réussirons. Sinon, je vous l'avoue bien franchement, je serais resté tranquillement à pêcher à la ligne, sur mon bras de Marne, à l'Esblé.

Car la pêche... Mais ça, c'est une autre histoire.

LE "DIX" DE FRANCE EST IMBATTABLE

A l'heure où nous écrivons ces lignes, à l'heure même peut-être où vous les lirez, la participation italienne au Tour de France 48 ne sera pas encore officielle. Tout laisse cependant prévoir aux organisateurs qu'elle sera de premier ordre. Et le pronostiqueur se trouve bien embarrassé à l'instant de souligner ses préférences, s'il ignore encore, d'une façon absolue, la décision que prendront Gino Bartali et Fausto Coppi, dont on a dit et répété qu'ils visaient le maillot jaune, mais dont on ne connaît pas la certitude la participation qu'à l'issue de palabres qui n'ont pas été décisivement entamées. AU RESTE, QUAND BIEN MEME BARTALI ET COPPI SIGNERAIENT-ILS DEMAIN LE CONTRAT LES LIANT AUX ORGANISATEURS, NOS CONFRÈRES LE PARISIEN LIBRE et L'EQUIPE, QUE NOUS NE SERIONS PLEINEMENT RASSURÉS SUR LEUR SORT QU'EN LES VOYANT AU MATIN DU 30 JUIN SE PRÉSENTER SUR LA LIGNE DE DÉPART...

Considérons néanmoins, pour la facilité de notre exposé, que Coppi et Bartali, déçus par leur récent Tour d'Italie, et conscients de l'importance croissante et populaire du Tour de France chez eux, ont effectivement décidé de s'élancer sur les routes françaises. NE NOUS Y TROMPONS PAS : ILS SERONT ALORS POUR NOS COMPATRIOTES LES RIVAUX LES PLUS REDOUTABLES.

Ce n'est pas, voyez-vous, que nous mésestimions les chances des Belges, d'Impanis en particulier, ce n'est pas non plus que nous fas-

sions si des ambitions de deux autres Italiens, de France, ceux-là, Brambilla et Fermo Camellini, mais comment pourrions-nous, sans nous couvrir de ridicule, les mettre en balance avec Coppi et Bartali, dont les moyens physiques de grimpeurs et de rouleurs sont étonnants ?

Disons donc les choses telles qu'elles sont :

DEUX ÉTRANGERS SEULEMENT SONT CAPABLES DE TRIOMPHER DES « TRICOLORS » : COPPI ET BARTALI.

ET, LAPALISSE ÉVIDEMMENT, SEULS LES « TRICOLORS » SONT CAPABLES D'EMPECHER UN CAVALIER SEUL DE COPPI OU DE BARTALI.

Est-ce à dire que Robic et Fachleitner, surtout, soient physiquement mieux doués que les transalpins ? Certainement pas. MAIS SI LE HASARD LES INSTALLE AU POSTE DE LEADER, ILS AURONT, L'UN ET L'AUTRE, POUR LES AIDER, DES EQUIPIERS D'UNE RARE VALEUR ET ILS POSSEDERONT CERTAINEMENT UN MORAL DE FER QUE N'AURONT NI COPPI, ASSEZ ENCLIN AUX DÉCOURAGEMENTS, NI GINO BARTALI QUI, A TRENTE-HUIT ANS, N'A TOUT DE MEME PLUS LES REACTIONS D'UN HOMME EN PLEINE ASCENSION.

Pourquoi avoir cité plus particulièrement Robic et Fachleitner, quand l'équipe de France comprend encore les noms de Vietto, Idée, Teisseire, Mahé, Bobet, Lazarides, Danguillaume, Louis Caput ? AU SEUL SOUVENIR DE LEUR TENUE DE L'AN DERNIER...

Bien sûr, René Vietto peut encore et enfin gagner « son » Tour de France. Mais la fraîcheur de Robic et Fachleitner à l'arrivée à Paris, celle du dernier surtout, nous amène à penser qu'ils prendront à nouveau le pas

sur René dont la carrière est déjà lourde d'efforts désespérés, de ces efforts qui « marquent » un athlète à la longue, lorsqu'ils sont faits, comme ceux de Vietto, avec le meilleur d'un homme, avec ce qu'il y a en lui, dans le fond de ses muscles, de réserves insoupçonnées. NE NOUS LE DISSIMULONS PAS CÉPEN-

DANT : RENE VIETTO, MEME S'IL N'AGIT PAS POUR SON PROPRE COMPTE, SE RA A LA BASE DU SUCCES TRICOLORE. SA CONNAISSANCE DE L'ÉPREUVE, SON MORAL PARFAIT, SON ABNÉIGATION, LUI PERMETTRONT CERTAINEMENT DE JOUER UN RÔLE PRÉPONDERANT.

Certains ont dit de lui, ces jours derniers, qu'il « ferait un fameux capitaine ». Vietto a répondu qu'il n'y aurait pas de capitaine, qu'il n'y aurait que dix camarades et qu'ils obéiraient tous à leur directeur technique commun, Maurice Archambaud, dont l'expérience est une autre garantie de succès.

Si Gino Bartali devait se présenter au départ du Tour dans sa condition d'avant-guerre, nous n'hésiterions pas à l'installer au poste de favori. Mais dix ans ont passé. La formule du Tour a évolué. Il n'y a plus seulement les équipes nationales. Il y a encore les équipes régionales. Ces dernières connaissent désormais tous les avantages qui étaient réservés aux « as ». Ils sont organisés comme eux. Ils ont des ambitions égales aux leurs. On sait où cela a conduit Jean Robic l'année dernière. On devine où cela peut amener Piot, Jean Lauk, Cogan, Perna, Giguët, qui n'ont pas trouvé place dans le « dix » tricolore, mais qui n'auront aucun cadeau à faire à ceux qui les ont supplantés dans une formation où ils espèrent bien figurer et, du même coup, aucun aux « as » étrangers. Mais l'équipe de France

sera chez elle, sur son terrain, dans une atmosphère à sa convenance, et elle apparaît trop complète pour être battue.

Elle dispose, en effet :

De grimpeurs de haute montagne : Vietto, Robic, Lazarides et Fachleitner.

De rouleurs-grimpeurs que les grands cols n'effraient pas : Lucien Teisseire et Louis Bobet.

De rouleurs dont on ne sait pas très exactement les possibilités en montagne : Idée, Danguillaume et Mahé.

D'un sprinter de la route qui a déjà bien monté les cols : Louis Caput.

QUI POURRAIT PRENDRE EN DÉFAUT UNE PAREILLE FORMATION ?

ELLE EST IMBATTABLE, POUR PEU QUE LES MALHEURS NE L'ACCABLENT PAS ET QUE L'HARMONIE REGNE EN SON SEIN.

ET CE SERA LE RÔLE DÉLICAT DE MAURICE ARCHAMBAUD. IL S'Y EST DÉJÀ EMPLOYÉ. DE FAIRE S'ACCORDER LES CARACTÈRES

Lisez chaque soir dans

Paris-press

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS
DE L'ÉTAPE DU JOUR

Lisez chaque matin dans

Le Parisien
Libéré

LES COMMENTAIRES LES PLUS
COMPLETS SUR LE TOUR

ILS REPRÉSENTERONT DANS LE TOUR LE CYCLISME ÉTRANGER



BARTALI

Tous les Français qui se passionnent pour la route connaissent la silhouette de celui qui gagna avec aisance le Tour de France, il y a dix ans. Bartali a sans doute vieilli, mais il a de beaux restes. L'a prouvé en 47 au Tour de Suisse.



COPPI

On l'a baptisé le "phénomène" et ce n'est pas sans raison. Champion du monde de poursuite, recordman de l'heure, vainqueur des plus belles classiques italiennes et du Grand Prix des Nations, Coppi sera l'épouvantail... s'il part toutefois !



CAMELLINI

L'air souffreteux et d'un aspect peu athlétique, Fermo Camellini connaît mieux le Cap Ferrat que son Italie natale. C'est un grimpeur remarquable en même temps qu'un rouleur exceptionnel. Il menaça longtemps Vietto, l'an dernier, avant de faiblir.



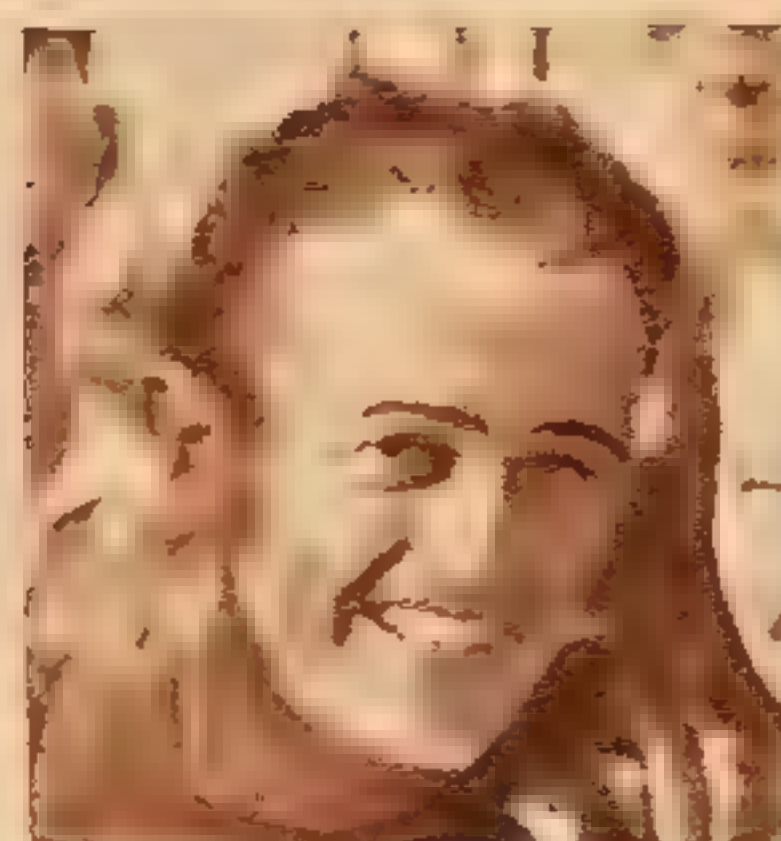
BRAMBILLA

Encore un Italien qui se plaît bien chez nous, car Annecy l'a adopté. Doué d'une énergie farouche, Brambilla se trouve à l'aise dans le Tour. Nul n'a oublié qu'il ne s'avoua battu, l'an dernier que dans la dernière étape ; il était alors leader.



LEONI

Un lévrier de la lignée des Linari. Il est difficilement battable au sprint, même après 250 kilomètres d'un parcours difficile. Leoni, élégant et racé, monte moyennement et ne peut de ce fait espérer vaincre dans le Tour. Mais quel bel équipier !



RONCONI

Bien qu'il ne soit pas considéré en Italie comme une vedette, Ronconi n'en est pas moins un routier très complet et qui se montra sous un très bon jour dans le Tour 47. Sa place de quatrième, derrière Robic, Fach et Brambilla, fut méritée.



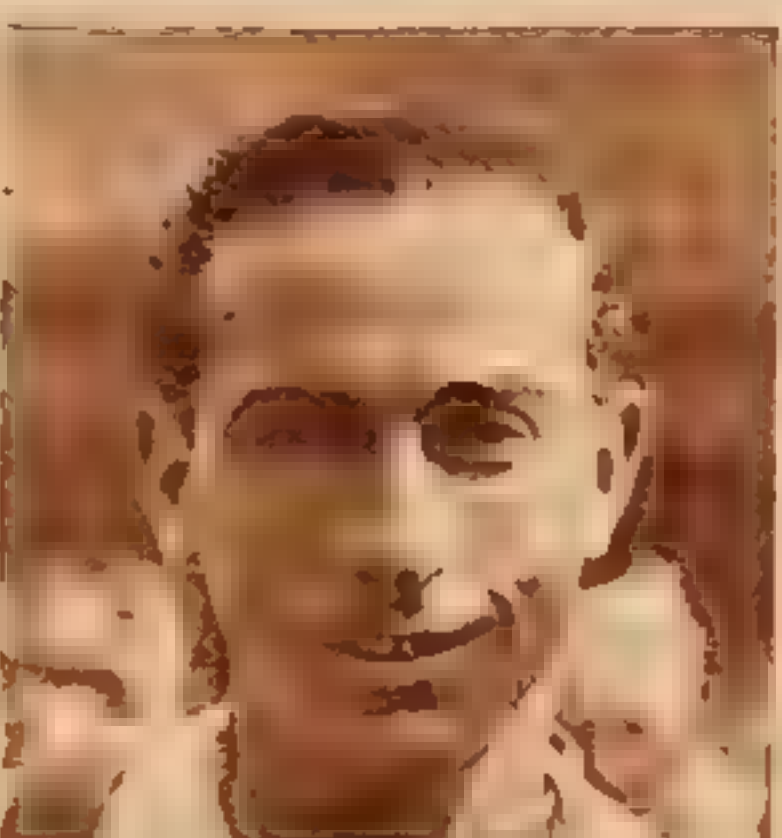
ROSSELLO

Âgé de vingt-cinq ans et natif de Savone, Rosello fut de l'équipe italienne du Tour de France 1947. De taille moyenne mais bien posé à vélo, Rosello est considéré comme un équipier parfait, dévoué et courageux. Abandonna sur accident en 1947.



BRESCHI

Nous le vîmes sur les routes françaises pour la première fois en 1946, dans Bordeaux-Grenoble. Il formait avec Bertocchi un tandem redoutable. Breschi est surtout un excellent grimpeur qui a progressé depuis sa première venue en France.



TACCA

Âgé de trente et un ans, Tacca est un Italien « de chez nous ». Il apprit à pédaler dans la région parisienne où il remporta maints succès comme amateur. Lorsqu'il est en forme, Tacca est dangereux. Il est rapide au sprint et monte bien...



COTTUR

Le blond Giordano connaît bien le Tour de France qu'il disputa déjà avant guerre. L'an dernier, il se classa huitième, après une course toute de régularité, mais sans panache. Maillot rose du Giro, cette année, il est en forme.



R. IMPANIS

Révolution du Tour 47. Le jeune Belge s'est préparé tout spécialement pour la « Grande Boucle ». Excellent grimpeur, bon rouleur, il sera l'incontesté chef de file du team belge. Mais son moral luit parfois à désirer, et c'est dommage...



A. SCHOTTE

Rude Flamand, à la chevelure flamboyante, spécialiste des courses en ligne, mais pourvu de tels moyens qu'il surprit agréablement, l'an dernier, dans le Tour, remportant notamment la dernière étape. Sait sprinter. Soutiendra très bien Impanis.



Léon JOMIAUX

Un jeune coureur wallon qui, en se distinguant récemment dans le Tour de Belgique des professionnels, a forcé sa sélection. C'est un grimpeur de qualité, le meilleur du Tour de Belgique. Ses admirateurs le croient un « homme du Tour ».



Marcel MOLLIN

Sera considéré comme le sprinter n° 1 de l'équipe belge. Vainqueur de Liège-Bastogne-Liège. Fit l'an dernier un très honnête Tour de France. De taille moyenne, Mollin est le coureur qu'on ne « voit » pas mais qui triomphe souvent.



N. CALLENS

De santé fragile. Véritable lévrier de la route. Grimpe parfaitement. Elève de Sylvère Maes, il rêve de rééditer les exploits de son aîné. L'an dernier, un accident l'élimina dans les Pyrénées. Un homme effacé à surveiller de près.



Stan OCKERS

D'un gabarit à la Mollin, le Belge Ockers a plusieurs cordes à son arc. Grimpe fort bien, et détient le record de l'heure derrière tandem à Anvers. Ne rêve que de Romain Maes, qui réalisa sur les routes de France un grand exploit. Bon sujet.



M. CLEMENS

« M'sieu le député » comme l'appellent ses camarades, Mathias est effectivement député luxembourgeois. C'est également l'un des anciens du Tour. Ne dispute que deux courses par an... ou, à peu près : le Tour du Luxembourg et celui de France.



J. GOLDSCHMITT

Ce solide routier luxembourgeois, dont le sourire est légendaire, a fait un bon Tour 47. Récemment vainqueur du Tour de Hollande, il est chez lui le porte-drapeau du Cyclisme. Grimpe convenablement, possède une santé resplendissante.



J. DIEDERICH

Coureur effacé, classé 15^e l'an dernier dans la « Grande Boucle » et 6^e du Championnat du Monde, ce Luxembourgeois a un bras gauche atrophié, ce qui ne l'empêche pas de grimper et de rouler. Jouera encore « placé » cette année.



Ferdi KUBLER

Ce Suisse est, de tous les étrangers, l'un des plus connus en France. Lorsqu'il est en forme, est capable des plus beaux exploits. Il gagna, l'an dernier, deux étapes sur les cinq qu'il courut. Un « jou pélatant » à la Schwite. A la « classe »...



G. WEILENMANN

Le cadet des deux frères. Ex-champion de Suisse sur route, excellent poursuiveur et grimpeur. Dégripoleur audacieux. C'est un coureur énergique. Il se classa 17^e l'an dernier. Il sera, vraisemblablement, le chef de file de l'équipe helvète.



L. WEILENMANN

Aussi brun que son frère est blond. Moins brillant que son cadet sans doute, mais n'en a pas moins fait également, l'an dernier, un excellent Tour. Il se dévoua pour son cadet qu'il entend « pousser » de toutes ses forces vers le faite de la gloire.



KLABINSKI

Très populaire dans le Nord, le Polonais Klabiniski, bâti comme un levrier de poids, est une force de la nature. Malgré son poids, il monte très bien et adore les traversées de vallées aux pays cahoteux. Vingt-huit ans, capable d'un exploit.



LAMBRECHT

De Brest à Quimper et de Lannion à Landerneau, aucun routier breton n'est plus populaire que ce Flamand transplanté et que ses performances méritoires dans l'Ouest ont fait adopter par la Bretagne entière. Grand spécialiste des échappées.

ET VOICI COMMENT But CLUB



Pendant le Tour, nos photographes opèrent en vrais « chasseurs d'images ». Celui-ci, à califourchon sur le tan-sad d'une de nos motos, cotoiera le peloton jusqu'à ce qu'il trouve le bon angle. A l'arrivée, il développera en toute hâte.



Notre opérateur Héry, qui suit la course muni de ses deux valises belin portatives, a demandé la ligne. Aussitôt les photographies développées sur place, il entre en communication avec Paris et commence à transmettre les documents.



Dans une des voitures de But et Club, qui roule non loin des coureurs, un de nos rédacteurs a commencé son « papier ». La course prend tournure et il n'a pas attendu plus longtemps pour jeter sur le papier ses premières impressions...



Allo ! But et Club ? Dans la cabine téléphonique qu'il a gagnée en toute hâte, notre collaborateur commence à dicter. A des centaines de kilomètres de lui, une de nos sténo-dactylos, le casque aux oreilles, prend, en sténo, l'article...

“ construira ” ses deux numéros hebdomadaires du “ Tour ” 48 à une allure record !



La réception des belinogrammes sur notre poste fixe de Paris vient de se terminer. Mis en possession des négatifs réceptionnés, le service photographique commence les premiers tirages après accord avec le service de la mise en page.



Une fois choisis et cadrés, les documents sont amenés aux dimensions voulues, soit par agrandissement, soit par diminution du format original. Cette fois, ce sont les services photographiques de l'usine de la S. N. E. P., à Clichy, qui opèrent.



...elle le tape à la machine, puis il est envoyé à notre imprimerie de la rue d'Enghien, où ces clavistes, que vous voyez opérer, le retapent sur des machines spéciales. Le résultat de leur travail : une bobine de papier perforé...



...la bobine de papier va permettre la composition du texte. En effet, à chaque perforation, correspond un caractère, signe ou lettre, qui est automatiquement fondu par cette fondeuse monotype, sur laquelle l'on monte une bobine.



A ce stade de la fabrication de But et Club, c'est sur film que sont effectués les tirages. Pour souligner un détail, relever une teinte ou atténuer une imperfection matérielle, c'est au retoucheur qu'il convient d'intervenir maintenant.



Photos et cellophanes, sur lesquelles est imprimé le texte, sont maintenant prêtes. Le monteur, après avoir collé les documents sur les cellophanes, assemble le tout sur une plaque de verre posée sur une table lumineuse.



...le texte est maintenant composé. Il a été descendu aux typographes qui, sur leur galée, le mettent en place suivant les dispositions prévues par le metteur en page. Hauteur et largeur des pages sont vérifiées : c'est la « justification ».



...une épreuve a été tirée de la page montée. Une fois les corrections faites, on bloque la page dans un cadre rigide, à l'aide de lames de plomb et de petites cales en bois. Les caractères sont mobiles, et il convient d'éviter leur chute...



A l'aide de la plaque de verre où figurent documents et texte, on a impressionné une feuille de papier charbon qui, à son tour, est posée sur un cylindre de cuivre qui équipera les rotatives, une fois que ces ouvriers l'auront gravé à l'acide.



Les cylindres ont été montés sur les rotatives qui fonctionnent maintenant à plein rendement, imprimant les numéros de But et Club qui seront mis en vente dès le petit matin. Devant leurs machines, le journal à la main, les rotativistes : ce sont nos premiers lecteurs du jour.



...pendant leur transport qui les amènera sur cette machine qui est munie d'un cylindre à révolution et de rouleaux encres. C'est avec elle qu'on impressionne les cellophanes, qui sont séchées puis envoyées à l'usine de Clichy.

IL PORTERA LE MAILLOT JAUNE AU DÉPART DE PARIS



Jean Robic sera le premier à bénéficier du nouveau règlement du Tour. En signe de sa victoire en 1947, il sera en effet autorisé à porter le maillot jaune au départ de Paris.

EN OUVRANT L'ALBUM AUX SOUVENIRS...



Quinze ans déjà ont passé depuis cet instant. Ici, au col de Soulor (de g. à dr.) : Speicher, Canardo et S. Maes.



Au départ d'une étape du Tour 1934, A. Magne bavarde avec le photographe Caudrilliers. A sa g., Louviot, alors champion de France.



L'équipe de France, en 1937, a perdu quelques-uns de ses membres. Mais il reste Thiétard, Cloarec, Archambaud, Le Grevès et Speicher, de g. à dr. pour aider R. Lapébie.



Un quatuor belge qui fit parler de lui sur les routes du Tour : Neuville, Félicien Vervaecke, Sylvere Maes et Vissers. On les voit, ici, discutant avant le départ d'une étape.

LA FAUNE DU TOUR DE FRANCE

L'ÉTAT-MAJOR

Il y a le directeur de la course. Fonction diplomatique. Ni oui, ni non. Il camoufle son autorité derrière le manque de décision des commissaires. Une main de velours dans un gant de fer. Les commissaires sont internationaux. Ils prennent leurs vacances à l'occasion du Tour. L'Italien et le Français sont d'accord pour pénaliser un Belge. Le Français et le Belge ne rateront jamais un Italien. Le Français fait toujours appel à l'opinion publique si le Belge et l'Italien sont d'accord pour pénaliser un de ses chers compatriotes.

Le R. P. Manchon quitte la maison religieuse où il fait retraite et, armé de kilomètres de sparadrap, de caisses de médicaments, il entreprend la croisade du Tour. Mais tout son arsenal de pharmacie est au fond bien inutile. En fait, ses meilleurs remèdes sont les mots qu'il trouve pour parler aux coureurs. Il masse les amours-propres. C'est le médecin des âmes.

Le colonel Beaupuis est un fourrier un peu rogue. Mais au fond, il a bon cœur. Si à minuit un suiveur du Tour n'a pas encore trouvé de chambre, il lui donne généreusement un billet de logement pour dormir dans la paille.

Quand la ville s'endort surchauffée de soleil et d'enthousiasme, il y a des hommes qui commencent leur travail : les mécanos. Et, durant toute la nuit, avec amour, ils signolent les vélos des champions. Jamais personne n'a songé, en cas de victoire, à citer le nom de celui qui a préparé la machine du vainqueur : un oubli à réparer.

LE DIRECTEUR TECHNIQUE

Au mois de mai de chaque année, il est désigné à l'unanimité dans l'enthousiasme général. Ses illusions sont aussi fraîches que les couleurs des maillots neufs de ses poulains. A l'heure où l'on donne le départ, il est ceint d'une rutilante auréole qu'aucune coupure de courant ne pourrait ternir. Puis les jours passent. Ses hommes franchissent les Pyrénées, et les Alpes plus ou moins mal. Sa cote baisse en proportion du pourcentage élevé de certains cols. Après l'étape contre la montre, c'est tout juste si on lui adresse la parole. A l'arrivée au Parc, il est fâché avec tout le monde.

Et, dès le lendemain, on cherche déjà un directeur technique pour l'année suivante.

LES COUREURS

Sans eux, il serait tout de même difficile de boucler la boucle. Avec un peu d'imagination, on pourrait peut-être tout de même y arriver.

Autrefois, le touriste routier — type Deloffre exécutait le saut périlleux à la terrasse du Café du Contrôle et faisait la quête dans sa casquette. Aujourd'hui, les coureurs sont des pin-up boys qui ont un secrétaire et conduisent, quand ils sont au repos, des voitures américaines. La victoire dans le Tour de France est un capital important qui commande une gestion intelligente. Il ne suffit plus d'être premier à Aubisque ou à l'Izoard, mais il faut encore monnayer habilement ses avantages.

En somme, pour gagner il faut des bonnes jambes, mais surtout beaucoup de malice.

LA FEMME DU CHAMPION

Une voiture arrêtée à un virage en fin d'étape. Sur le marchepied, la femme du champion et der-

rière elle, le constructeur timide, réservé et plus poli qu'à l'occasion d'une course de ville à ville.

La femme du coureur, sous le prétexte d'apporter à son époux un réconfort moral, vient en réalité se rendre compte de la façon dont les choses se passent car elle est toujours un peu jalouse. Elle est managée, à cette occasion, par le constructeur, en chômage momentané depuis que sa vedette a été sélectionnée pour le Tour de France.

Le résultat de cette visite qui n'a généralement aucune influence sur le mordant du coureur n'a qu'un résultat positif. Il finit rente-deuxième à l'étape suivante.

Quand il la finit... Moralité : il vaut mieux que les femmes restent à la maison pendant que se court le Tour.

LES SUIVEURS

Ils sont pittoresques et nombreux. Les journalistes sont français, belges et italiens. Ils doivent tous adopter une tenue particulière, inspirée des originalités vestimentaires du personnel des studios de cinéma.

Les journalistes français écrivent sans arrêt et transmettent, sans interruption, des fragments d'articles à des téléphonistes juchés sur des motos. Les journalistes français, avec un ensemble parfait, disent toujours du mal de l'équipe de France.

Les journalistes belges écrivent moins ; ce sont de bons vivants. Ils s'arrêtent pour déjeuner, dégustent les spécialités gastronomiques, et téléphonent après l'arrivée quand ils ont la communication, ce qui les oblige parfois à attendre longtemps au café le plus proche du bureau de poste.

Il est de bon ton chez les journalistes italiens de porter le monocle et de faire montre de belles manières aux alentours du Café du Contrôle. A l'arrivée, il en va tout autrement, c'est la ruche d'hommes déchainés qui entament au téléphone un match de vitesse avec les sténos transalpins.

Pronto. Con qui parla ? Les photographes ont des habitudes annuelles et un horaire très strict. En groupe bourdonnant, ils volent avec leurs motos vers le prochain passage à niveau qui, à tout hasard, peut être fermé... Puis, par un accord tacite, ils se dirigent en rangs serrés en direction du prochain pont suspendu. Ils ont toujours sur leur carnet d'adresses le numéro de téléphone d'un berger landais monté sur échasses, de la reine des Sables, d'un contrebandier basque et d'une Alsacienne qui revêt la tenue « numéro un » au moindre appel. Ils créent le pittoresque et suscitent les traditions en respectant, depuis vingt ans, celles de leurs prédécesseurs.

L'opérateur des actualités vit tout autrement. Installé dans sa Jeep, il mitraille trois fois par jour le peloton, court à la gare expédier sa pellicule en colis express. Il consacre le reste de sa journée à la rédaction de sa note de frais. Signe distinctif, dès la troisième étape, il est accompagné d'une script-girl, toujours blonde, et interchangeable.

Les molards font un dur métier. Ils roulent très vite, scandalisent les villages qu'ils réveillent à coups de sirène et établissent des records chaque année. De joyeux garçons qui forment une association très étroite où les règles de l'amitié sont très strictes. Le milieu le plus fermé du Tour.

Tout ce petit monde vit en bonnes relations tout au long des 4.500 kilomètres du Tour de France. Les relations entre les différentes corporations sont celles des passagers d'une croisière.

Un beau dimanche de juillet, tout le monde débarque au Parc des Princes. Le voyage est fini.

DE 1903 A 1947, OU DE GARIN A JEAN ROBIC

1903. — 6 ÉTAPES (2.500 km.) : 1. Garin, en 94 h. 53' ; 2. Pothier ; 3. Augereau ; 4. Muller ; 5. Fischer.

1904. — 6 ÉTAPES (2.500 km.) : 1. Cornet, en 96 h. 5' ; 2. Dortignacq ; 3. Jousset ; 4. Cateau ; 5. Fily.

M. Garin, Pothier, Garin junior et Aucouturier furent disqualifiés des 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e places du classement général.

88 partants, 36 arrivants.

1905. — Classement par points et temps. — 11 ÉTAPES (3.000 km.) : 1. Trousselier ; 2. Aucouturier ; 3. Dortignacq ; 4. Georget ; 5. Petit-Breton.

60 partants, 28 arrivants.

1906. — Classement par points. — 13 ÉTAPES (4.500 km.) : 1. Pothier, 31 pts ; 2. Passerieu ; 3. Trousselier ; 4. Petit-Breton ; 5. E. Georget.

76 partants, 14 arrivants.

1907. — Classement par points. — 14 ÉTAPES (4.500 km.) : 1. Petit-Breton, 47 pts ; 2. Garrigou ; 3. E. Georget ; 4. Passerieu ; 5. Beaupuis.

92 partants, 33 arrivants.

1908. — Classement par points. — 14 ÉTAPES (4.500 km.) : 1. Petit-Breton, 36 pts ; 2. F. Faber, 68 pts ; 3. Passerieu, 75 pts ; 4. Garrigou, 91 pts ; 5. Ganna, 160 pts.

162 partants, 36 arrivants.

1909. — Classement par points. — 14 ÉTAPES (4.500 km.) : 1. F. Faber, 37 pts ; 2. Garrigou, 57 pts ; 3. J. Alavoine, 66 pts ; 4. Duboc, 170 pts ; 5. Vanhouwaert, 92 pts.

154 partants, 55 arrivants.

1910. — Classement par points. — 15 ÉTAPES (4.700 km.) : 1. Lapize, 36 pts ; 2. Faber, 67 pts ; 3. Garrigou, 86 pts ; 4. Vanhouwaert, 97 pts ; 5. Cruchon, 175 pts.

135 partants, 41 arrivants.

1911. — Classement par points. — 15 ÉTAPES (5.300 km.) : 1. Garrigou, 43 pts ; 2. Duboc, 63 pts ; 3. Georget, 84 pts ; 4. Crupelandt, 119 pts ; 5. Heusghem, 135 pts.

105 partants, 28 arrivants.

1912. — Classement par points. — 15 ÉTAPES (5.229 km.) : 1. De Fraye, 49 pts ; 2. Christophe, 108 pts ; 3. Garrigou, 140 pts ; 4. Buysse, 147 pts ; 5. J. Alavoine, 148 pts.

152 partants, 41 arrivants.

1913. — 15 ÉTAPES (5.387 km.) : 1. Thys, en 197 h. 54' ; 2. Garrigou ; 3. Buysse ; 4. Lambot ; 5. Faber.

140 partants, 25 arrivants.

1914. — 15 ÉTAPES (5.414 km.) : 1. Thys, en 200 h. 28' 49" ; 2. Pélissier ; 3. J. Alavoine ; 4. Rossius ; 5. Garrigou.

145 partants, 54 arrivants.

1915 à 1918 : pas disputé.

1919. — 15 ÉTAPES (5.560 km.) : 1. Lambot, en 231 h. 7' 15" ; 2. Alavoine ; 3. Christophe ; 4. Scieur ; 5. Barthélémy.

67 partants, 11 arrivants.

1920. — 15 ÉTAPES (5.503 km.) : 1. Thys, en 228 h. 36" ; 2. H. Heusghem ; 3. Lambot ; 4. Scieur ; 5. Masson.

113 partants, 22 arrivants.

1921. — 15 ÉTAPES (5.484 km.) : 1. Scieur, en 221 h. 50" ; 2. H. Heusghem ; 3. Barthélémy ; 4. Lucotti ; 5. Tiberghien.

123 partants, 30 arrivants.

1922. — 15 ÉTAPES (5.372 km.) : 1. Lambot, en 222 h. 8' 6" ; 2. Alavoine ; 3. Sellier ; 4. H. Heusghem ; 5. Lenaers.

120 partants, 38 arrivants.

1923. — 15 ÉTAPES (5.394 km.) : 1. H. Pélissier, en 222 h. 15' 30" ; 2. Bottechia ; 3. Bellenger ; 4. Tiberghien ; 5. Alancourt.

139 partants, 48 arrivants.

1924. — 15 ÉTAPES (5.328 km.) : 1. Bottechia, en 226 h. 18' 21" ; 2. Frantz ; 3. Buysse ; 4. Aymo ; 5. Beekman.

157 partants, 60 arrivants.

1925. — 18 ÉTAPES (5.430 km.) : 1. Bottechia, en 219 h. 10' 18" ; 2. L. Buysse ; 3. Aymo ; 4. Frantz ; 5. Dejonghe.

130 partants, 49 arrivants.

1926. — 17 ÉTAPES (5.795 km.) : 1. L. Buysse, en 238 h. 44' 25" ; 2. Frantz ; 3. Aymo ; 4. Beekman ; 5. Sellier.

126 partants, 41 arrivants.

1927. — 24 ÉTAPES (5.320 km.) : 1. N. Frantz, en 198 h. 16' 42" ; 2. de Waele ; 3. Vervaecke ; 4. Leducq ; 5. A. Magne.

142 partants, 39 arrivants.

1928. — 22 ÉTAPES (5.376 km.) : 1. N. Frantz, en 192 h. 48' 58" ; 2. Leducq ; 3. De Waele ; 4. Mertens ; 5. Vervaecke.

162 partants, 41 arrivants.

1929. — 22 ÉTAPES (5.276 km.) : 1. M. Dewaele, en 186 h. 39' 16" ; 2. Demuyssère ; 3. Pancera ; 4. Cardona ; 5. Frantz.

155 partants, 60 arrivants.

1930. — 21 ÉTAPES (4.818 km.) : 1. A. Leducq, en 172 h. 12' 10" ; 2. Guerra ; 3. A. Magne ; 4. Demuyssère ; 5. M. Bidot.

100 partants, 59 arrivants.

1931. — 24 ÉTAPES (5.095 km.) : 1. A. Magne, en 177 h. 10' 03" ; 2. Demuyssère ; 3. Pesenti ; 4. Rebry ; 5. Dewaele.

81 partants, 35 arrivants.

1932. — 21 ÉTAPES (4.515 km.) : 1. A. Leducq, en 154 h. 11' 49" ; 2. Stœpel ; 3. Camusso ; 4. Pesenti ; 5. Ronse.

80 partants, 57 arrivants.

1933. — 23 ÉTAPES (4.130 km.) : 1. G. Speicher, en 147 h. 51' 37" ; 2. Guerra ; 3. Martano ; 4. Lemaire ; 5. Archambaud.

80 partants, 40 arrivants.

1934. — 23 ÉTAPES (4.370 km.) : 1. A. Magne, en 147 h. 13' 58" ; 2. Martano ; 3. Lapébie ; 4. Vervaecke ; 5. Vietto.

60 partants, 39 arrivants.

1935. — 21 ÉTAPES (4.338 km.) : 1. R. Maes, en 141 h. 32' ; 2. Morelli ; 3. Vervaecke ; 4. S. Maes ; 5. Lowie.

90 partants, 46 arrivants.

1936. — 21 ÉTAPES (4.438 km.) : 1. S. Maes, en 142 h. 47' 32" ; 2. A. Magne ; 3. Vervaecke ; 4. Mersch ; 5. Canardo.

90 partants, 43 arrivants.

1937. — 20 ÉTAPES (4.415 km.) : 1. R. Lapébie, en 138 h. 58' 31" ; 2. Vicini ; 3. Amberg ; 4. Camusso ; 5. Marcellou.

98 partants, 46 arrivants.

1938. — 21 ÉTAPES (4.686 km. 500) : 1. Bartali, en 148 h. 29' 12" ; 2. Vervaecke ; 3. Cosson ; 4. Vissers ; 5. M. Clémens.

96 partants, 55 arrivants.

1939. — 18 ÉTAPES (4.224 km.) : 1. S. Maes, en 132 h. 3' 17" ; 2. Vietto, en 132 h. 33' 47" ; 3. Vlaemynck, en 132 h. 35' 25" ; 4. M. Clémens, en 132 h. 39' 26" ; 5. Vissers, en 132 h. 41' 22".

1939 à 1946 : pas disputé.

1947. — 21 ÉTAPES (4.640 km.) : 1. Jean Robic, en 148 h. 11' 25" ; 2. Fachleitner, en 148 h. 15' 23" ; 3. Brambilla, en 148 h. 21' 32" ; 4. Ronconi, en 148 h. 22' 25" ; 5. Vietto, en 148 h. 26' 48".

L'ÉLÈVE ET LE MAÎTRE



APO LAZARIDES

C'est l'Aiglon, qui a pris son vol le jour où René Vietto, son maître, son dieu, le lui a permis. C'est l'Aiglon dont le bec et les serres sont acérés et dont la volonté a été trempée dans la souffrance d'épreuves un moment au-dessus de ses moyens. Mais Lazarides, le grimpeur ailé, est aujourd'hui assez mûr pour partir à la conquête du maillot jaune.



RENÉ VIETTO

Il a reconnu que le Tour c'était toute sa vie. Il a fréquemment porté le maillot jaune, mais jamais encore jusqu'à Paris. Sera-ce pour cette année? Vietto en a le ferme espoir. S'il ne pouvait triompher lui-même, il chercherait sans doute à faire gagner Apo, ce gamin qui s'est accroché à ses basques, et auquel il a tout enseigné de A à Z.



Le passage à Dinant, devant la citadelle, des concurrents du Tour de France 1947, emmenés par Pernac.